



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 733, DE 2025

(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE

TRABALHO;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



CÂMARA DOS DEPUTADOS

1

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa

PL n.733/2025

PROJETO DE LEI

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

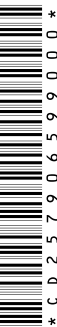
TÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I DO ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Art. 2º Para os fins desta Lei, compõem o Sistema Portuário Brasileiro, dentre outros:

- I - a União, por meio do ministério competente;
- II - a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq);
- III - as autoridades portuárias;
- IV - a autoridade marítima;
- V - a autoridade aduaneira;
- VI - os portos privados;
- VII - os terminais portuários;
- VIII - os operadores portuários;



* C D 2 5 7 9 0 6 5 9 9 0 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

2

- IX - os terminais de cruzeiros;
- X - os terminais retroportuários alfandegados;
- XI - os terminais de contêineres vazios e congêneres;
- XII - os agentes marítimos;
- XIII - as empresas de fornecimento a navios;
- XIV - as entidades sindicais de trabalhadores portuários;
- XV - as entidades sindicais das operações portuárias; e
- XVI - a Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário.

CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS

Art. 3º A política setorial, a operação, a exploração, a regulação e a fiscalização do Sistema Portuário Brasileiro devem seguir os seguintes princípios:

- I - segurança jurídica;
- II - regulação equilibrada;
- III - intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas;
- IV - livre concorrência;
- V - liberdade como garantia no exercício de atividades econômicas;
- VI - valorização do trabalho humano;
- VII - preservação do meio ambiente e desenvolvimento sustentável;
- VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias;
- IX - proteção e respeito aos direitos dos usuários;
- X - eficiência, desburocratização e simplificação administrativa;
- XI - integração da infraestrutura portuária;
- XII - redução dos custos logísticos;
- XIII - aumento da oferta de logística;
- XIV - eficiência e garantia da continuidade dos serviços portuários; e





XV - integração porto-cidade.

CAPÍTULO III DAS DIRETRIZES E DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º A exploração dos portos públicos e privados, bem como a atividade de operação portuária, com o objetivo de aumentar a competitividade e promover o desenvolvimento do País, deverão seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos públicos e privados, primando pela eficiência logística e pela competitividade, observando a integração porto-cidade, a inovação, o desenvolvimento tecnológico e a sustentabilidade ambiental;

II - valorização da qualificação e do treinamento do trabalhador portuário;

III - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas praticadas pelas autoridades portuárias nos portos públicos ou pelas administrações portuárias nos portos concedidos;

IV - liberdade de preços nos serviços portuários, vedada qualquer prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico;

V - estímulo a modicidade de preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

VI - estímulo à concorrência, por meio de incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos, às instalações e às atividades portuárias.

VII - segurança jurídica e regulatória, primando pela alavancagem de investimentos privados em infraestrutura e superestrutura;

VIII - governança plena na gestão dos portos públicos;

IX - estímulo ao desenvolvimento e à utilização de energias sustentáveis;

X - adaptação dos portos às mudanças climáticas;

XI - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos e na navegação interior; e

XII - modernização dos contratos portuários, incluindo os contratos ora vigentes, na edição desta Lei, com foco na simplificação de procedimentos e nos resultados e níveis de serviços esperados, sem prejuízo de se





considerar, justificadamente, para precificação das áreas públicas a serem arrendadas ou concedidas e apenas para fase de licitação, a atividade do terminal e eventuais investimentos obrigatórios.

Art. 5º As propostas de edição e de alteração de atos normativos dos entes públicos nominados nos incisos I, II, III e V do art. 2º desta Lei de interesse do setor portuário e aquaviário, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterà informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico, nos termos da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019.

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se

I - Poder Concedente: autoridade competente para celebrar contratos de concessão do porto público, arrendamento de terminal portuário e de cruzeiro na área do porto público e expedir as autorizações de portos privados, nos termos desta Lei;

II - Porto Público: bem público construído e aparelhado para atender às necessidades de navegação, movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição da autoridade portuária;

III - Porto Privado: bem privado construído e aparelhado para atender a necessidade de navegação, movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias diretamente provenientes ou destinadas ao transporte aquaviário, abrangendo área em terra e água, explorado mediante autorização e localizado fora da área do porto público;

IV - Terminal Portuário: instalação portuária localizada na área do porto público, explorada mediante contrato de arrendamento, destinada à movimentação e armazenagem de mercadorias provenientes ou destinadas diretamente ao transporte aquaviário;

V - Terminal de Cruzeiros: instalação portuária explorada mediante contrato de arrendamento, quando localizado dentro de porto público, ou autorização, quando localizado fora do porto público, utilizada para o atendimento de embarcações de turismo, compreendendo o embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o abastecimento de bordo, bem como a realização de atividades culturais, sociais, recreativas ou comerciais não afetas à atividade portuária;

VI - Estação de Transbordo de Mercadorias: instalações sobre água, explorada mediante contrato de arrendamento, quando localizada dentro do porto público, ou autorização, quando localizada fora do porto público;





CAMARA DOS DEPUTADOS

VII - Instalação Portuária de Pequeno Porte - instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto público e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VIII - Terminal Retroportuário Alfandegado: instalações retroportuárias onde se executam serviços de controle aduaneiro, em zona de influência portuária;

IX - Terminal de Contêineres Vazios: instalação privada para devolução, armazenagem, guarda, conserto, reparo ou lavagem de contêineres vazios, localizados em zona de influência portuária;

X - Operação Portuária: atividade econômica essencial, de interesse público, compreendendo a movimentação e a armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

XI - Operador Portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para realizar operações portuárias na área do porto público;

XII - Agente Marítimo: pessoa jurídica que, em nome e por conta de armadores ou transportadores marítimos, atua como intermediário entre estes e as autoridades portuárias, os operadores portuários e os demais intervenientes nas operações marítimas e portuárias;

XIII - Fornecimento de Bens e Serviços a Navios: fornecimento de bens e serviços destinados a embarcações para uso e consumo de bordo;

XIV - Poligonal: delimitação geográfica que define os limites físicos do porto público, englobando as áreas em terra e água, a respectiva infraestrutura de proteção e de acesso terrestre e aquaviário;

XV - Autoridade Portuária: empresa pública ou sociedade de economia mista da União, dos Estados ou dos Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público;

XVI - Administração Portuária: empresa privada responsável pela gestão do porto público concedido;

XVII - Delegação: ato de descentralização administrativa para transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto público para Estados, Municípios ou a consórcio público, nos termos da lei;

XVIII - Concessão: cessão onerosa do porto público a empresa privada para a administração e exploração, por prazo determinado, com indelegabilidade à concessionária das funções de regulação, de exercício do poder de polícia e de outras atividades exclusivas do Estado;





XIX - Arrendamento: cessão onerosa de instalações portuárias do porto público para exploração de atividade de terminal portuário ou terminal de cruzeiro mediante contrato de arrendamento, por prazo determinado;

XX - Autorização: outorga do direito à exploração de Porto Privado, formalizada mediante contrato de adesão, por prazo determinado;

XXI - Contrato de Transição: ocupação transitória de Terminal Portuário ou de Cruzeiros precedente a um contrato de arrendamento ou o contrato de concessão de Porto Público, conforme regulamentação da Antaq;

XXII - Contrato de Uso Temporário: contrato de uso de áreas e instalações portuárias, localizadas no porto público, por tempo determinado, destinado à movimentação e armazenagem de mercadorias com mercado não consolidado, dispensada a realização de licitação, conforme regulamentação da Antaq;

XXIII - Contrato de Passagem: acesso em área do porto público, arrendada ou sob gestão da autoridade portuária, pactuado mediante instrumento contratual oneroso junto ao interessado em desenvolver atividade de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes diretamente de transporte aquaviário;

XXIV - Portos Estratégicos: portos públicos que desempenham papel essencial para a segurança e a soberania nacional, objetivando a integração e o desenvolvimento econômico sustentável do País;

XXV - Complexo Portuário: conjunto de ativos portuários constituído por, pelo menos, um porto público e, no mínimo, um porto privado, que compartilhem com aquele os acessos terrestres ou aquaviários, e instalações e serviços localizados nas proximidades do porto público que com ele concorram na movimentação, na armazenagem de mercadorias e nos serviços complementares ou que com ele tenham acesso via esteiras e dutos;

XXVI - Cadeia Verticalizada Indústria-Porto: cadeias integradas que se caracterizam quando a cadeia produtiva está integrada às atividades portuárias, gerando carga cativa e não inserida em um ambiente concorrencial portuário, com áreas estabelecidas no PDZ do porto;

XXVII - Janela Única Aquaviária (*Maritime Single Window* — MSW) - conjunto de sistemas de informação reunidos em uma única plataforma, resultando em um único documento eletrônico, denominado Documento Único Virtual - DUV, como preconizado pela Organização Marítima Internacional (OMI), na forma do regulamento;

XXVIII - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto - PDZ: instrumento de planejamento da autoridade portuária que contempla as





CÂMARA DOS DEPUTADOS

estratégias e ações para o uso, a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável da área do porto público;

XXIX- Regulamento de Exploração do Porto – REP: regulamento que estabelece os princípios gerais e condições de funcionamento e exploração do porto público;

XXX - Sistema Comunitário Portuário (*Port Community System – PCS*): plataforma eletrônica que reúne e integra as informações e sistemas dos envolvidos com o comércio marítimo, como importadores, exportadores, portos, órgãos fiscalizadores, agentes marítimos, armadores, operadores e terminais portuários e autoridade portuária, entre outros;

XXXI- Sistema de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações (*Vessel Traffic Management Information System – VTMISS*): sistema de auxílio eletrônico à navegação para monitoração ativa do tráfego aquaviário, visando ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções;

XXXII - Economia Azul: uso sustentável dos recursos do mar para o desenvolvimento social e econômico, respeitados os limites necessários à manutenção do equilíbrio ecológico;

XXXIII - Integração Porto-Cidade: conjunto de políticas, planos e ações de integração de cooperação mútua do porto e do município, com a participação da iniciativa privada e os demais setores da sociedade; e

XXXIV - Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário: entidade autorreguladora, que pela sua proximidade das atividades portuárias e aquaviárias detém melhor conhecimento delas, dispondo de maior sensibilidade para avaliá-las e normatizá-las, podendo agir com maior presteza e a custos moderados, diminuindo-se a necessidade de intervenção do órgão regulador.

TÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO E AQUAVIÁRIO

CAPÍTULO I

DA UNIÃO





Art. 7º Cabe à União, nos termos da competência atribuída pela Constituição Federal e legislação vigente, por meio do ministério competente e sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica:

- I - planejar e estabelecer as políticas públicas do setor portuário;
- II - elaborar os planos gerais de outorgas e os planos setoriais portuários;
- III - estabelecer plano de metas e firmar contrato de gestão com as autoridades portuárias;
- IV - estabelecer os portos estratégicos;
- V - definir, revisar ou revogar poligonais de portos públicos, exceto revogar poligonais de portos estratégicos;
- VI - disciplinar o conteúdo, a forma e a periodicidade de atualização dos PDZ;
- VII - estabelecer diretrizes para o Regulamento de Exploração do Porto (REP);
- VIII - implantar e gerir a Janela Única Aquaviária (Maritime Single Window — MSW);
- IX - elaborar o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária;
- X - autorizar a abertura de capital das autoridades portuárias;
- XI - autorizar a concessão de canais de acessos aquaviários, rodoviários e ferroviários; e
- XII - conceder portos públicos.

CAPÍTULO II

DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ

Art. 8º Compete à Antaq, sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica:

- I - outorgar a autorização para exploração de atividade portuária fora de poligonais de portos públicos e fiscalizar os respectivos contratos e serviços, compreendendo a área em terra e água e a declaração de utilidade pública;





CAMARA DOS DEPUTADOS

- II - outorgar a autorização para exploração de instalação portuária de pequeno porte;
- III - outorgar a autorização para exploração de estação de transbordo de mercadorias fora de poligonais de portos públicos;
- IV - outorgar a concessão para exploração de hidrovias e vias navegáveis, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;
- V - autorizar a transferência de controle societário ou de titularidade de todas as formas de contratos de exploração da atividade portuária;
- VI - regulamentar por norma de referência o chamamento público;
- VII - propor ao ministério competente o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;
- VIII - regular as tarifas portuárias e promover a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao Ministério da Fazenda;
- IX - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários;
- X - promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre navegação e portos ratificados pela República Federativa do Brasil;
- XI - regular e fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;
- XII - fiscalizar as atividades desenvolvidas pelas autoridades portuárias dos portos públicos, pelos operadores portuários, pelos arrendatários, autorizatários e concessionários;
- XIII - arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;
- XIV - regulamentar outras formas de ocupação e exploração de áreas e instalações portuárias não previstas nesta lei;
- XV - conciliar, dirimir e decidir os conflitos não resolvidos pela autorregulação;
- XVI - apurar e reprimir, de ofício ou mediante provocação, práticas abusivas ou tratamentos discriminatórios;





XVII - estabelecer padrões de contratação para exploração da atividade portuária dentro e fora da área do porto público;

XVIII - estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários na área do porto público;

XIX – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários e aplicar as sanções cabíveis;

XX – promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; e

XXI – decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência.

§ 1º No exercício de suas atribuições a Antaq poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

III- firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos nacionais e internacionais.

§ 2º A Antaq observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

Art. 9º A Antaq estabelecerá, no plano infralegal, os critérios e formas de exploração das seguintes atividades:

I - estação de transbordo de mercadorias;

II - instalação portuária de pequeno porte;

III - terminais retroportuários alfandegados; e

IV - terminais de contêineres vazios.

Parágrafo único. A competência da Antaq prevista neste artigo não exclui a competência da Marinha do Brasil, da Receita Federal do Brasil e demais intervenientes, conforme estabelecido em legislação específica.





CAMARAS DOS DEPUTADOS

Art. 10. Caberá à Antaq disciplinar em relação aos contratos de arrendamento:

- I - a alteração do tipo de carga;
- II - a expansão, a diminuição, a substituição ou a permuta de área arrendada;
- III - a unificação de contratos de arrendamentos;
- IV - a revisão do cronograma de investimentos originalmente previstos em contrato;
- V - os investimentos privados em áreas comuns do porto público;
- VI - os investimentos privados fora da área do porto público; e
- VII - a transformação societária, a mudança de nome e a transferência do controle societário.

Art. 11. No uso de suas atribuições como órgão regulador setorial, caberá à Antaq monitorar e fiscalizar a prestação dos serviços portuários, bem como coibir eventuais abusividades de preço, violações ao princípio da isonomia, condutas lesivas à ordem econômica e práticas anticoncorrenciais correlatas, nos termos do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§ 1º Ao constatar indício de abusividade na cobrança dos serviços portuários, deverá a Antaq oficiar ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para atuação no caso concreto, prestando-lhe as informações pertinentes, sem prejuízo das suas competências.

§ 2º Caso o Cade seja o primeiro órgão a ter conhecimento de indício de abusividade na cobrança de determinado serviço portuário, deverá, por sua vez, consultar a Antaq para encaminhamento de informações e respectiva análise quanto ao caso concreto, no prazo máximo de 90 (noventa) dias.

§ 3º É vedada a exigência de prestação de informações periódicas dos preços e receitas operacionais provenientes dos serviços portuários dos regulados, exceto quando da apuração de denúncias no caso concreto.

Art. 12. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em especial no que se refere às competências e atribuições da Antaq.

CAPÍTULO III DA AUTORIDADE PORTUÁRIA





Art. 13. Compete à autoridade portuária:

I - celebrar contrato de gestão com o ministério competente, nos termos do regulamento;

II - submeter ao ministério competente proposta de revisão da poligonal do porto;

III - elaborar e submeter à aprovação do ministério competente o PDZ;

IV - estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto (REP), observadas as diretrizes do ministério competente;

V - editar a estrutura tarifária, propor e arrecadar os valores relativos à sua atividade, observada a regulamentação da Antaq;

VI - gerir as hidrovias ou vias navegáveis que lhe tenham sido atribuídas;

VII - planejar e executar as dragagens de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto, com observância ao Plano Nacional de Dragagem, exceto quando houver processo de concessão que trate do tema;

VIII - propor à Antaq a concessão da exploração e da gestão das hidrovias que estejam sob a sua jurisdição;

IX - conceder, facultativamente, canais de acessos aquaviários, rodoviários e ferroviários nos limites do porto público, nos termos da regulamentação da Antaq;

X - adequar a infraestrutura portuária para o fornecimento de combustíveis sustentáveis às embarcações, bem como eletrificação de cais a partir de fontes de energia de baixo carbono;

XI - adaptar a infraestrutura portuária para enfrentar os impactos das mudanças climáticas;

XII - desenvolver, implementar e operar o Sistema Comunitário Portuário (*Port Community System* - PCS);

XIII - desenvolver, implementar e operar o Sistema de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações (*Vessel Traffic Management Information System* - VTMISS) ou sistemas similares, observadas as peculiaridades de cada porto, exceto quando houver processo de concessão que trate do tema;

XIV - arrendar áreas em terra ou água e infraestrutura portuária, em consonância com o PDZ do porto;





XV - celebrar os contratos de transição, de uso temporário e de passagem, observada a regulamentação da Antaq;

XVI - pré-qualificar os operadores portuários da área de cais de uso público, de acordo com as normas estabelecidas pela Antaq;

XVII - implantar e coordenar sistemas de controles de fluxos logísticos, como pátios reguladores e agendamento eletrônico para chegada de veículos transportadores, dentre outros;

XVIII - autorizar a entrada e a saída, a atracação e a desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do complexo portuário;

XIX - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes do ministério competente;

XX - autorizar a movimentação de mercadorias das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XXI - suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XXII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

XXIII - cumprir e fazer cumprir o Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*ISPS CODE*) e as normas afetas à segurança pública nos portos e vias navegáveis;

XXIV - planejar e executar em conjunto com os Municípios da hinterlândia a integração porto-cidade;

XXV - propiciar o crescimento da economia azul, em consonância com o plano setorial para os recursos do mar;

XXVI - fiscalizar as operações portuárias, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

XXVII - lavrar autos de infração, instaurar processo administrativo e aplicar as penalidades previstas em lei, em regulamentos internos e nos contratos, observada a regulamentação da Antaq;

XXVIII - propor ao ministério competente a abertura de capital social da empresa de economia mista, mantido o controle acionário;

XXIX - realizar, facultativamente, a terceirização da administração de unidades do porto;





XXX - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

XXXI- prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária;

XXXII - assegurar ambiente ao investimento privado que possibilite o desenvolvimento portuário;

XXXIII - assegurar que os agentes privados prestem serviços portuários com eficiência;

XXXIV - identificar oportunidades de negócio e escolher o parceiro, na forma da lei; e

XXXV - exercer suas funções de forma integrada e harmônica com as autoridades intervenientes no porto.

§ 1º O disposto nos incisos XX e XXI não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 2º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 3º São considerados de natureza singular os serviços técnicos portuários aptos ao atendimento das demandas estratégicas das autoridades portuárias, visando à exploração dos portos públicos e dos terminais portuários e de cruzeiros, bem como ao cumprimento de suas atribuições legais.

Art. 14. Dentro dos limites da área do porto público, compete à autoridade portuária:

- I - sob coordenação da autoridade marítima:
 - a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
 - b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;
 - c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
 - d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade, ressalvadas as atribuições da Autoridade Marítima; e





CAMARAS DOS DEPUTADOS

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegam, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

Art. 15. A autoridade portuária poderá explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo PDZ do porto e em conformidade com a regulamentação da Antaq.

Art. 16. A proposta de revisão da poligonal do porto e do PDZ deverá ser obrigatoriamente apresentada ao Conselho de Autoridade Portuária, sob pena de nulidade.

Art. 17. O PDZ do porto deverá conter obrigatoriamente áreas destinadas à operação de uso geral, em cais de uso público, disponibilizados para operadores portuários pré-qualificados.

Art. 18. A autoridade portuária poderá realizar contratações, conforme seu regulamento interno de licitações e contratos, observado o disposto na Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, por intermédio de:

I - credenciamento, inclusive com a utilização de *e-marketplaces*; e

II - diálogo competitivo avançado: para obras ou serviços de infraestrutura e/ou dragagem, a partir de uma estimativa de preço e mediante critérios objetivos, com o intuito de desenvolver uma ou mais alternativas capazes de atender às suas necessidades, negociam a tomada da obra ou serviço diretamente com empresas, de forma individual ou em conjunto, buscando a técnica mais econômica e o melhor escopo do serviço.

Art. 19. Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial, um representante dos trabalhadores vinculado à autoridade portuária e um representante da União no conselho de administração ou órgão equivalente da autoridade portuária, na forma do respectivo estatuto social.

§ 1º O representante dos trabalhadores será escolhido dentre os empregados ativos da empresa pública ou sociedade de economia mista, pelo voto direto de seus pares, em eleição organizada pela empresa em conjunto com as entidades sindicais que os representem.

§ 2º O representante dos empregados está sujeito a todos os critérios e exigências para o cargo de conselheiro de administração previstos em lei e no estatuto da respectiva empresa.





§ 3º A indicação do representante da classe empresarial a que alude o *caput* deste artigo será feita pelo Conselho de Autoridade Portuária.

CAPÍTULO IV

DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA

Art. 20. Será instituído, em cada porto público, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

§ 1º Quando o porto público integrar um complexo portuário, o CAP será do complexo portuário.

§ 2º O CAP é de caráter consultivo da autoridade portuária.

Art. 21. O CAP do porto público será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - Bloco I, dos representantes do poder público, composto por:

- a) 1 (um) representante do Governo Federal, indicado pelo ministério competente sobre as atividades portuárias;
- b) 1 (um) representante do Estado onde se localiza o porto;
- c) 1 (um) representante de cada Município onde se localiza o porto;
- d) 1 (um) representante da autoridade portuária;
- e) 1 (um) representante da Capitania dos Portos, onde se localiza o porto;

II - Bloco II, dos representantes das operações portuárias privadas, composto por:

- a) 4 (quatro) representantes dos terminais portuários;
- b) 2 (dois) representantes dos operadores portuários de áreas de cais público;
- c) 1 (um) representante de autorizatários de passagem, quando existentes no respectivo porto.

III - Bloco III, dos representantes dos trabalhadores no Porto Público, composto por:

- a) 2 (dois) representantes dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício;
- b) 2 (dois) representantes dos trabalhadores portuários avulsos;





CAMARAS DOS DEPUTADOS

c) 1 (um) representante dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local.

IV - Bloco IV, dos representantes dos usuários dos serviços portuários e afins, composto por:

a) 1 (um) representante dos importadores indicado pela Associação Comercial;

b) 1 (um) representante dos exportadores;

c) 1 (um) representante dos transportadores terrestres;

d) 1 (um) representante dos terminais retroportuários alfandegados, quando existentes;

e) 1 (um) representante de portos privados, que utilizem a infraestrutura do porto público; e

f) 1 (um) representante da praticagem.

§ 1º As vagas previstas nos incisos II, III e IV do *caput* deste artigo, serão indicadas pelas entidades de classe nacionais, das respectivas categorias profissionais e econômicas.

§ 2º No mínimo 50% (cinquenta por cento) das vagas previstas na alínea “a” do inciso II deste artigo serão de indicação exclusiva da associação de classe nacional com maior representatividade.

§ 3º Nos portos públicos administrados pela União, a presidência do CAP será por ela indicada.

§ 4º Nos portos públicos delegados aos Estados ou Municípios, a presidência do CAP será indicada pela respectiva unidade estatal.

§ 5º Os membros do CAP serão designados pela autoridade portuária local para um mandato de 2 (dois) anos, sem possibilidade de recondução.

§ 6º Os membros do CAP não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 7º Cada bloco terá direito a um voto e as deliberações serão tomadas por maioria simples, com voto de qualidade do presidente do conselho.

Art. 22. Compete ao CAP:

I – ser ouvido sobre:

a) governança da autoridade portuária;

b) revisão da poligonal do porto e do PDZ;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

c) cronograma de manutenção e investimentos em infraestrutura de acessos terrestre e aquaviário; e

d) planejamento estratégico do porto.

II - sabatar, em sessão pública, os indicados à diretoria da autoridade portuária, emitindo parecer opinativo ao Conselho de Administração quanto à indicação, em até 10 dias após a realização da sessão;

III - propor:

a) alterações na poligonal do porto;

b) alterações no PDZ do porto;

c) alterações do Regulamento de Exploração do Porto (REP);

d) ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

e) medidas para fomentar a ação industrial e comercial do porto;

f) ações com objetivo de desenvolver mecanismos para atração de mercadorias;

g) medidas que visem estimular a competitividade, a inovação, a sustentabilidade e a integração porto-cidade; e

h) outras medidas e ações de interesse do porto; e

IV - baixar o seu regimento interno.

CAPÍTULO V

DA AUTORIDADE ADUANEIRA

Art. 23. A entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegados.

Parágrafo único. O alfandegamento de portos públicos e privados destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

Art. 24. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:





CAMARA DOS DEPUTADOS

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;
- II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;
- III - exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;
- IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;
- V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;
- VI - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;
- VII - autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;
- VIII - administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;
- IX - assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e
- X - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências dos portos públicos e privados, às embarcações atracadas ou não e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO VI DOS OPERADORES PORTUÁRIOS

Art. 25. A pré-qualificação de operador portuário no porto público será efetuada perante a autoridade portuária, conforme regulamento da Antaq.





§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A autoridade portuária terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º deste artigo, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Antaq, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - a autoridade portuária pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a autoridade portuária seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à autoridade portuária responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II, III e IV do *caput* deste artigo, quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Art. 27. As atividades do operador portuário em áreas do porto público estão sujeitas às normas estabelecidas pela autoridade portuária.

§ 1º O operador portuário em áreas de cais de uso público é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de mercadoria a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga, quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. Os arrendatários e autorizatários poderão firmar contrato de prestação de serviço com operadores portuários para operação portuária, sem que tal opção represente transferência de responsabilidades perante às autoridades públicas, observada a necessidade de comunicação prévia à autoridade portuária ou à Antaq, conforme o caso.



CAPÍTULO VII

DO AGENTE MARÍTIMO

Art. 29. Para os efeitos desta lei, considera-se agente marítimo a pessoa jurídica que, em nome e por conta de armadores ou transportadores marítimos, atua como intermediário entre estes e as autoridades portuárias, os operadores portuários e demais intervenientes nas operações marítimas e portuárias, como mandatário, na forma e nos limites convencionados no mandato.

Art. 30. São atribuições do agente marítimo, dentre outras:

I - atuar em nome do armador perante as autoridades portuárias, aduaneiras, marítimas e demais órgãos governamentais;

II - emitir e receber documentos relacionados às operações do navio e da carga;

III - contratar serviços necessários à operação do navio no porto, incluindo operações de atracação, desatracação, carga e descarga dos navios, dentre outros; e

IV - fornecer informações sobre o porto, regulamentos locais e condições de navegação aos armadores e comandantes dos navios.

Parágrafo único. O agente marítimo, quando no exercício de suas atribuições, não se equipara ao armador ou transportador, ou demais intervenientes e fornecedores nas operações, para fins de responsabilização, excluindo-se qualquer responsabilidade solidária ou subsidiária.

CAPÍTULO VIII

DOS FORNECEDORES DE BENS E SERVIÇOS A NAVIOS

Art. 31. A atividade de fornecedor de bens e serviços a navios consiste no fornecimento de bens e serviços destinados a embarcações para uso e consumo de bordo, podendo ser exportação na navegação de longo curso ou mercado interno na navegação de cabotagem, de apoio marítimo, apoio





portuário e navegação interior, podendo ser realizada também pela empresa de navegação, a seu critério.

§ 1º A atividade também engloba o fornecimento de bens e serviços a navios de cruzeiro marítimo operando na cabotagem ou no longo curso.

§ 2º Para o desempenho da atividade, o fornecedor de bens e serviços a navios poderá praticar todos os atos e procedimentos legais necessários ao fornecimento e serviços a navios perante os órgãos da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal.

Art. 32. O fornecedor de bens e serviços a navios poderá ser habilitado como Operador Econômico Autorizado (OEA) nos termos do Acordo sobre a Facilitação do Comércio, adotado pelos membros da Organização Mundial do Comércio (OMC), em 7 de dezembro de 2013, e das normas infralegais vigentes no Brasil.

Art. 33. São deveres do fornecedor de bens e serviços a navios:

I - tratar os interessados em seus serviços com atenção e urbanidade;

II - desempenhar com zelo e presteza os negócios a seu cargo;

III - guardar sigilo profissional e comercial;

IV - atuar conforme a lei e as regulamentações, instruções normativas e demais atos emanados de entes da Administração Pública que versem sobre o bem ou o serviço fornecido, bem como aqueles que versem sobre questões aduaneiras, sanitárias, fitossanitárias e de saúde pública;

V - fiscalizar e orientar seus empregados na execução dos serviços em geral; e

VI - manter registro dos processos e procedimentos em que atuar pelo prazo fixado em lei, podendo ocorrer em meio físico, digital ou qualquer outro.

Art. 34. São direitos do fornecedor de bens e serviços a navios:

I - integrar o sistema marítimo de janela única (*Maritime Single Window* - MSW);

II - acessar diretamente, cumpridas as exigências legais e em especial as de segurança pública, as instalações portuárias para realização de suas atividades; e

III - comunicar às autoridades e, se for o caso, às autoridades superiores competentes, na forma cabível à espécie, o exercício ilícito da atividade praticada por outro fornecedor de bens e serviços a navios ou por





CÂMARA DOS DEPUTADOS

pessoas estranhas à categoria, inclusive nos casos de infração à ordem econômica previstos em lei especial.

Art. 35. O fornecimento de bens e serviços a navios é atividade de natureza privada essencial à salvaguarda da vida humana no mar.

Parágrafo único. Constitui ofensa à livre iniciativa e concorrência o fornecimento e a prestação de serviços a navios abaixo do preço de custo ou de valor incompatível com o praticado no setor.

Art. 36. É vedado aos fornecedores de bens e serviços a navios:

- I - realizar propaganda contrária à ética profissional;
- II - aliciar clientes, direta ou indiretamente, falseando ou de qualquer forma prejudicando a livre concorrência ou a livre iniciativa;
- III - prestar serviços injustificadamente abaixo do preço de custo;
- IV - acordar, combinar, manipular ou ajustar com concorrente, sob qualquer forma, os preços dos serviços ofertados individualmente.

Art. 37. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) promoverá a categorização da atividade econômica dos fornecedores de bens e serviços a navios na Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).

CAPÍTULO IX

DA CÂMARA DE AUTORREGULAÇÃO E RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

Art. 38. Os setores portuário e aquaviário podem constituir uma Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário, como associação setorial sem fins lucrativos, com o objetivo de criar normas privadas aplicadas às relações dos atores dos setores portuário e aquaviário e resolução de seus conflitos.

§ 1º A Câmara reger-se-á por seu estatuto.

§ 2º A autorregulação será fiscalizada, regulada e supervisionada pela Antaq.

Art. 39. A criação, o desenvolvimento e a atuação da Câmara acontecerão em observância aos seguintes princípios:

- I - diálogo;
- II - transparência;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

- III - técnica;e;
- IV - desenvolvimento local e regional;
- V - autonomia da vontade;
- VI - autorregulação; e
- VII – autocomposição.

Art. 40. São objetivos da Câmara:

- I - promover o desenvolvimento das relações entre os agentes dos setores portuário e aquaviário;
- II - a criação de documentos comuns, como regras dos setores, que possam ser adotados pelos interessados, permitindo maior clareza nas negociações comerciais, maior segurança jurídica e prevenção de litígios;
- III - promover um ambiente para diálogos internos e entre os setores portuário e aquaviário, e aberto a outros atores da economia, que sejam usuários diretos ou indiretos desses setores; e
- IV - possibilitar a resolução de conflitos por intermédio de pessoas técnicas e com expertise nos setores aquaviário e portuário

TÍTULO III DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 41. A exploração de portos será realizada pela União, direta ou indiretamente, nos termos desta Lei.

§ 1º A exploração indireta de portos será exercida mediante:

- I - outorga de concessão de portos públicos;
- II - arrendamento de instalações portuárias em portos públicos; ou
- III - outorga de autorização de portos privados.

§ 2º A União poderá delegar a exploração de portos públicos aos Estados e Municípios, observado o disposto na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, e a exigência de que a exploração e gestão do porto público seja





CAMARAS DOS DEPUTADOS

realizada por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado.

Art. 42. A celebração do contrato de concessão ou de arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

- I - consulta à autoridade aduaneira; e
- II - consulta ao respectivo poder público municipal.

Art. 43. Os arrendatários de terminais portuários não estão sujeitos a pré-qualificação perante a autoridade portuária.

Art. 44. É vedado:

- I - aos Estados e Municípios legislar sobre regime de exploração portuária; e
- II - aos Tribunais de Contas dos Estados e Municípios exercerem o controle externo sobre as licitações e demais procedimentos voltados à exploração portuária, em razão da competência constitucional da União para exploração direta ou indireta.

Art. 45. Caberá à autoridade portuária requerer ao órgão ambiental a emissão do licenciamento ambiental do porto público.

Parágrafo único. O licenciamento ambiental do porto público dispensa a licença ambiental individualizada para instalação de terminal portuário e de cruzeiros.

Art. 46. Todas as formas de exploração portuária previstas nesta Lei são passíveis de alfandegamento, nos termos do regulamento da Receita Federal do Brasil.

Art. 47. Os preços a serem praticados pelos arrendatários e autorizatários serão negociados livremente, nos termos da Lei de Liberdade Econômica, devendo ser respeitadas as normas concorrenciais vigentes.

CAPÍTULO II

DA CONCESSÃO DE PORTO PÚBLICO

Art. 48. A concessão de bem público destinada à exploração do porto público será realizada mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Parágrafo único. É vedada a concessão de portos estratégicos.

Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 49 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:





CÂMARA DOS DEPUTADOS

- I - ao objeto, à área e ao prazo;
- II - ao modo, à forma e às condições da exploração do porto público;
- III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;
- IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;
- V - aos investimentos de responsabilidade do contratado e à possibilidade de execução de investimentos privados sem a necessidade de autorização prévia ou posterior pelo poder concedente;
- VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;
- VII - às responsabilidades das partes;
- VIII - à reversão de bens;
- IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;
- X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;
- XI - às garantias para adequada execução do contrato;
- XII - à responsabilidade do titular do porto público pela inexecução ou deficiente execução das atividades;
- XIII - às hipóteses de extinção do contrato;
- XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Antaq e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;
- XV - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;
- XVI - ao acesso ao porto público ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;





CAMARAS DOS DEPUTADOS

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação;

XVIII - à certificação em relação ao comprometimento com práticas sustentáveis e responsáveis em relação ao meio ambiente, segurança e boas práticas de governança corporativa;

XIX - à utilização de meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação, o comitê de resolução de disputas e a arbitragem; e

XX - ao foro.

§ 1º Findo o prazo do contrato, os bens vinculados à concessão reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no respectivo contrato.

§ 2º Os contratos celebrados entre a concessionária e terceiros serão regidos pelas normas de direito privado.

CAPÍTULO III

DO ARRENDAMENTO DE TERMINAL PORTUÁRIO E DE CRUZEIROS

Art. 50. O arrendamento de bem público destinado à atividade portuária será realizado mediante a celebração de contrato, precedido de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 51. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:

- I - ao objeto, à área e ao prazo;
- II - ao modo, à forma e às condições da exploração do terminal portuário;
- III - ao valor do contrato e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;
- IV - às responsabilidades das partes;
- V - aos níveis de eficiência operacional e prestação de serviços adequados aos usuários, atrelados a uma movimentação mínima de mercadorias no terminal portuário;
- VI - aos direitos, às garantias e às obrigações do contratante e do contratado;





VII - à responsabilidade do titular do terminal portuário pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

VIII - às hipóteses de extinção do contrato;

IX - à obrigatoriedade da prestação de informações e ao acesso ao terminal portuário pelas autoridades competentes;

X - ao acesso ao terminal portuário pelas autoridades competentes;

XI - à certificação em relação ao comprometimento com práticas sustentáveis e responsáveis em relação ao meio ambiente, segurança e boas práticas de governança corporativa;

XII - à utilização de meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação, o comitê de resolução de disputas e a arbitragem;

XIII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XIV - ao foro.

Art. 52. Caberá à Antaq estabelecer as premissas para precificação do ativo portuário e fixação do valor do arrendamento, inclusive os critérios para prorrogações contratuais ordinárias ou antecipadas, observado:

I - a simplificação de procedimentos;

II - a previsibilidade;

III - a isonomia;

IV - o sítio padrão; e

V - a movimentação mínima de mercadorias, quando couber.

Art. 53. Os contratos de arrendamento terão prazo determinado de até 35 (trinta e cinco) anos, prorrogável por sucessivas vezes, até o limite máximo de 70 (setenta) anos, inclusive para os contratos em vigor, considerando a vigência original e todas as prorrogações, condicionada ao cumprimento das obrigações contratuais.

§ 1º Os contratos de arrendamento portuário em vigor, que foram precedidos de licitação, firmados ou prorrogados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e sob a Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, também poderão ser prorrogados até o máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações, desde que cumpridas as obrigações contratuais.





§ 2º Nas hipóteses em que for possível a prorrogação dos contratos, caberá à autoridade portuária fundamentar a vantagem das prorrogações em relação à realização de nova licitação.

§ 3º A vantagem na permanência do arrendatário na área, conforme previsto no § 2º deste artigo, deverá ser avaliada, preferencialmente, segundo critérios, como:

- I - interesse público;
- II - garantia de continuidade das atividades portuárias; e
- III - indução da competitividade;

§ 4º A autoridade portuária promoverá a adaptação dos contratos de arrendamentos vigentes, conforme previsto no § 1º deste artigo, para fins de prorrogação, mediante regulamentação da Antaq, sendo facultado ao arrendatário optar pela manutenção do contrato em vigor, recusando formalmente a adaptação.

Art. 54. Vencido o prazo contratual de 70 (setenta) anos, a autoridade portuária avaliará, de forma fundamentada, a vantajosidade para o interesse público quanto à permanência do arrendatário.

Parágrafo único. Identificada a vantagem prevista no *caput* deste artigo, o processo de nova contratação se dará por chamamento público.

Art. 55. O arrendatário poderá realizar no terminal portuário investimentos não previstos contratualmente, por sua conta e risco, sem reversibilidade de bens e indenização de qualquer natureza, independentemente de autorização da autoridade portuária.

Parágrafo único. Os investimentos previstos no *caput* deste artigo deverão ser comunicados à autoridade portuária no prazo de 30 (trinta) dias antes da sua implementação.

Seção I

Das Hipóteses de Contratação Direta

Art. 56. A realização de licitação de área no porto público poderá ser dispensada quando for comprovada a existência de um único interessado em sua exploração, na forma da regulação da Antaq e observados os seguintes requisitos:

I - realização de chamamento público pela autoridade portuária, com vistas a identificar interessados na exploração econômica da área, que deverá conter, pelo menos, a exigência de realização de estudos,





CÂMARA DOS DEPUTADOS

investigações, levantamentos e projetos que justifiquem a vantagem da exploração para o porto público; e

- II - conformidade com o PDZ do porto.

Seção II

Do Chamamento Público na Indústria-Porto

Art. 57. Nas hipóteses de área portuária dedicada à operação indústria-porto, incluindo as unidades flutuantes de armazenagem e regaseificação (FSRU), o arrendamento será realizado mediante chamamento público ou contratação direta, desde que preenchidos os seguintes requisitos:

- I - a área portuária seja indispensável à viabilização de atividade industrial de interesse nacional;
- II - a operação portuária ocorra em regime de centro de custo da indústria;
- III - a operação portuária seja comprovadamente capaz de gerar quantidade relevante de empregos diretos e indiretos, bem como receita portuária significativa e arrecadação expressiva de impostos municipais, estaduais e federais; e
- IV - haja conformidade com o PDZ do porto.

Seção III

Do Chamamento Público de Terminal de Cruzeiros

Art. 58. O Terminal de Cruzeiros será arrendado por meio de chamamento público, com vistas a identificar interessados na sua exploração, e deverá estar previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto.

Art. 59. Aos eventos e locações realizados no Terminal de Cruzeiros aplicam-se as disposições e regulamentações das áreas não afetas às operações portuárias.

Art. 60. A autoridade portuária promoverá a adaptação dos contratos de arrendamento de terminais de cruzeiros vigentes aos termos desta lei, mediante regulamentação da Antaq, sendo facultado ao arrendatário optar pela manutenção do contrato em vigor, recusando formalmente a adaptação.

CAPÍTULO IV





CAMARAS DOS DEPUTADOS

DOS DEMAIS CONTRATOS NA ÁREA DE PORTO PÚBLICO

Seção I

Dos Contratos de Uso Temporário

Art. 61. A autoridade portuária poderá pactuar com o interessado na movimentação de mercadorias em mercado não consolidado e mercadorias transitórias o uso temporário de áreas portuárias localizadas na poligonal do porto público, dispensada a realização de licitação.

§ 1º O contrato de uso temporário terá prazo máximo de 48 (quarenta e oito) meses.

§ 2º Na hipótese de haver mais de um interessado na utilização de áreas portuárias e inexistir disponibilidade física para alocar todos os interessados concomitantemente, a autoridade portuária promoverá processo seletivo simplificado para a escolha do projeto que melhor atenda ao interesse público e do porto, assegurados os princípios da isonomia e da impessoalidade na realização do certame.

§ 3º Os investimentos vinculados ao contrato de uso temporário ocorrerão exclusivamente às expensas do interessado, sem reversibilidade de bens e sem direito a indenização de qualquer natureza.

§ 4º Após 24 (vinte e quatro) meses de eficácia do uso temporário da área e do terminal portuário, ou em prazo inferior, por solicitação do contratado, e verificada a viabilidade do uso da área e da instalação, a autoridade portuária adotará as medidas necessárias ao encaminhamento de proposta de licitação da área e das instalações existentes.

Seção II

Dos Contratos de Transição

Art. 62. A autoridade portuária poderá firmar contrato de transição para exploração de área portuária até que sejam concluídos os respectivos procedimentos licitatórios, nas situações em que o interesse público do porto ou de sua região de influência requeira a manutenção da prestação de serviço com essa relevância, ou a continuidade de atividade regida por instrumento jurídico rescindido, anulado ou encerrado.

§ 1º O contrato de transição terá prazo de até 48 (quarenta e oito) meses, ou até a conclusão da contratação efetiva das respectivas áreas ou instalações, o que ocorrer primeiro.





§ 2º Não ocorrendo a conclusão da contratação efetiva das respectivas áreas ou instalações no prazo previsto no § 1º, deverá ser celebrado novo contrato de transição com o atual arrendatário, desde que haja interesse público e seja garantida a continuidade da atividade portuária, nos termos do *caput* deste artigo.

§ 3º O processo para celebração de contrato de transição deverá ser instruído com os seguintes documentos:

I - declaração da autoridade portuária ou administração portuária local, conforme o caso, contendo:

- a) justificativa de que a empresa pactuante possui as condições técnicas para manter a prestação do serviço;
- b) declaração de adimplência da empresa pactuante com as obrigações financeiras perante a administração do porto;

II - minuta de contrato de transição com os dados da autoridade portuária e os da empresa pactuante.

§ 4º Os investimentos vinculados ao contrato de transição ocorrerão exclusivamente às despesas do interessado, sem reversibilidade de bens e sem direito a indenização de qualquer natureza.

Art. 63. São cláusulas essenciais do contrato de transição as relativas:

I - aos anexos do contrato:

a) anexo I: planta de localização do terminal portuário arrendado transitoriamente;

b) anexo II: relação dos bens integrantes da instalação portuária arrendada;

c) anexo III: termo de arrolamento de bens;

II - ao objeto e valor do arrendamento transitório;

III - ao tipo de carga movimentada, se for o caso;

IV - ao prazo de até 48 (quarenta e oito) meses ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro;

V - ao não cabimento de indenização à arrendatária transitória pelos recursos necessários à manutenção do terminal portuário ou de bens integrantes alocados durante o prazo de vigência do contrato de transição, excetuados os investimentos emergenciais necessários para atender a exigências de saúde, segurança ou ambientais impostas por determinação regulatória, hipótese em que a autoridade portuária indicará os parâmetros





CAMARAS DOS DEPUTADOS

para o cálculo de eventual indenização em face da não depreciação do investimento no prazo de vigência contratual, caso aplicável ao caso concreto;

VI - às responsabilidades da arrendatária transitória perante a autoridade portuária;

VII - às responsabilidades pela inexecução das atividades;

VIII - às hipóteses de extinção do contrato;

IX - ao prazo para desocupação da instalação portuária ao fim do prazo contratual;

X - à utilização de meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação, o comitê de resolução de disputas e a arbitragem;

XI - ao foro.

Seção III

Dos Contratos de Passagem

Art. 64. O interessado que desenvolva atividade de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário poderá pactuar com a autoridade portuária, mediante remuneração adequada, a passagem em área de uso comum ou já ocupada por terceiros no âmbito da poligonal do porto público.

Parágrafo único. O interessado que não desenvolva a atividade descrita no *caput* deste artigo também poderá pactuar o instituto da passagem, observando, naquilo que couber, as disposições desta Lei e de seu regulamento.

Art. 65. A passagem deverá observar o trajeto mais racional e disponível, nos limites da necessidade do interessado, impondo o menor ônus para a autoridade portuária e para terceiros.

§ 1º O instituto de que trata o *caput* deste artigo não poderá inviabilizar o uso de áreas contíguas para outras finalidades de interesse ao desenvolvimento das atividades portuárias.

§ 2º A passagem caberá para a instalação de dutos, esteiras transportadoras, passarelas ou outros meios que viabilizem a movimentação de mercadorias ou passageiros.





§ 3º Os investimentos vinculados ao contrato de passagem deverão ocorrer às expensas do interessado, mediante anuência da autoridade portuária, sem reversibilidade e sem direito a indenização, salvo quando o referido contrato estiver vinculado a contratos de arrendamento.

§ 4º Ficam assegurados aos detentores de contratos de passagem os mesmos incentivos para investimentos em suas retroáreas conectadas à respectiva infraestrutura de passagem, na forma da regulamentação do ministério competente.

Art. 66. O contrato de passagem será sempre pactuado entre o interessado e a autoridade portuária e, quando se tratar de área do porto já arrendada a terceiros, haverá a interveniência do titular do direito de uso dessa área, a quem será submetido previamente o projeto básico para implementação da passagem.

Parágrafo único. A Câmara de Autorregulação ou Antaq, na esfera administrativa, arbitrarão conflitos envolvendo a autoridade portuária, o interessado na passagem e terceiros.

Art. 67. O processo para celebração do contrato de passagem será submetido à autoridade portuária, devidamente justificado e instruído com:

- I - minuta de contrato;
- II - respectivo projeto, com indicação dos equipamentos que se pretende utilizar e descrição do procedimento operacional;
- III - trajeto da passagem, com memorial descritivo e planta;
- IV - carta de anuência do titular do direito de uso da área, quando se tratar de área do porto já arrendada a terceiros;
- V - comprovação de que o requerente é detentor da titularidade do imóvel ou do direito de uso da área associada à passagem;
- VI - comprovação de que foi dada ciência ao CAP;
- VII - cálculo do valor da remuneração a ser paga pelo beneficiário da passagem; e
- VIII - estudo do impacto na utilização do bem público e da interferência em relação aos demais arrendatários.

Art. 68. A autoridade portuária deverá manifestar-se no prazo de 30 (trinta) dias sobre o requerimento.

Parágrafo único. Do indeferimento do pedido pela autoridade portuária caberá recurso à Antaq.





CAMARAS DOS DEPUTADOS

Art. 69. O prazo do contrato de passagem será pactuado com a autoridade portuária, nos limites da necessidade do interessado, levando-se em conta critérios de conveniência e oportunidade, com o prazo limitado a 35 (trinta e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, quando couber, desde que:

- I - a atividade portuária seja mantida; e
- II - o beneficiário promova os investimentos necessários para a modernização das instalações.

Art. 70. O valor da remuneração a ser paga deverá ser calculado pela autoridade portuária com base no impacto direto ou indireto causado nas áreas afetadas, sem prejuízo do pagamento das tarifas pertinentes.

§ 1º O valor a que se refere o *caput* deste artigo será pago mensalmente à autoridade portuária.

§ 2º A remuneração do contrato de passagem poderá ocorrer em parcela fixa, parcelas fixa e variável ou item tarifário específico, a critério da autoridade portuária.

Art. 71. São cláusulas essenciais do contrato de passagem as relativas:

- I - ao objeto, com descrição dos equipamentos e trajeto previstos para a passagem;
- II - ao prazo, com indicação do início e término da vigência do contrato;
- III - ao valor, às condições de pagamento e às tarifas pertinentes;
- IV - às penalidades, sua gradação e formas de aplicação, na forma da regulamentação da Antaq;
- V - à competência da Antaq para arbitrar na esfera administrativa, mediante solicitação de qualquer das partes, conflitos entre a autoridade portuária e o beneficiário da passagem relativos à interpretação e à execução do contrato;
- VI - à possibilidade de rescisão unilateral por parte da autoridade portuária, ouvida a Antaq;
- VII - às obrigações do beneficiário da passagem, em especial as relativas:
 - a) à responsabilidade por danos ambientais ou de outra ordem causados a terceiros, em decorrência das atividades desenvolvidas;





b) à manutenção das condições de segurança operacional, em conformidade com as normas em vigor, respeitado o regulamento de exploração do porto;

c) à prestação de informações de interesse das autoridades com atuação no porto;

d) à contratação de seguro de responsabilidade civil compatível com suas responsabilidades perante o poder concedente, a administração do porto e terceiros;

e) ao livre acesso de agentes credenciados da autoridade portuária, da Antaq e demais autoridades com atuação no porto e designadas no contrato para fins de fiscalização e outros procedimentos; e

f) à utilização adequada das áreas e instalações dentro de padrões de qualidade e eficiência, de forma a não comprometer as atividades do porto;

VIII - à prioridade de atracação de embarcações destinadas ao atendimento de arrendatário, na hipótese de utilização de instalações de acostagem vinculadas ao arrendamento de que é titular, com previsão, inclusive, de desatracação da embarcação às expensas do interessado na passagem, de forma a não prejudicar a regular operação da área arrendada;

IX - às obrigações da autoridade portuária, em especial as relativas à manutenção das condições de acessibilidade às instalações;

X - à utilização de meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação, o comitê de resolução de disputas e a arbitragem; e

XI - à impossibilidade de indenização ao beneficiário da passagem.

Parágrafo único. A autoridade portuária poderá impor ao beneficiário do contrato de passagem a obrigação de realizar investimentos em construção ou manutenção de infraestrutura comum dentro da área do porto público que seja por ele utilizada.

Art. 72. Os critérios técnicos para construção e instalação dos equipamentos necessários à utilização da passagem, assim como a definição das áreas e do trajeto, deverão ser definidos no contrato de passagem, considerando-se os interesses dos usuários atuais e futuros das áreas afetadas, conforme previsão contida no PDZ do porto.

Parágrafo único. Na extinção do contrato de passagem, as instalações e os equipamentos afetos ao seu exercício serão, a critério da autoridade portuária, revertidos ao patrimônio da União ou removidos às expensas do beneficiário.





Art. 73. A celebração do contrato de passagem deverá ser comunicada à Antaq pela autoridade portuária, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados de sua assinatura, mediante o encaminhamento de cópia do instrumento contratual.

Art. 74. As áreas em que se desenvolvam as atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias e que acessem a área do porto público mediante contrato de passagem integram o complexo portuário.

§ 1º Quando localizados dentro da área do porto público serão disciplinadas como contrato de arrendamento.

§ 2º Quando localizadas fora do porto público serão disciplinadas como contrato de adesão.

Art. 75. Os contratos de passagem atualmente vigentes deverão sofrer adaptação no prazo de 12 (doze) meses da aprovação desta lei.

CAPÍTULO V

DA AUTORIZAÇÃO DOS PORTOS PRIVADOS

Art. 76. Os portos privados serão explorados mediante autorização, precedida de chamamento público e, quando for o caso, processo seletivo público, observado o prazo de vigência de até 35 (trinta e cinco) anos, com possibilidade de sucessivas prorrogações, condicionadas ao cumprimento das obrigações contratuais.

Parágrafo único. O prazo estabelecido no *caput* deste artigo aplica-se aos contratos de adesão vigentes.

Art. 77. A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão pela Antaq, que conterá as cláusulas essenciais previstas no art. 51 desta Lei, com exceção do seu inciso III.

Art. 78. Os investimentos realizados nos portos privados correrão por conta e risco exclusivo do autorizatário e independentemente de autorização da Antaq.

§ 1º A Antaq adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

§ 2º A Antaq poderá dispensar o acompanhamento dos investimentos a serem realizados pelo autorizatário, nos casos em que a movimentação de cargas associada ao contrato de adesão tenha por finalidade atender





exclusivamente a cadeia verticalizada do mesmo grupo econômico do autorizatário, ou quando não houver demanda consolidada de volume de carga que justifique investimentos ou expansão da capacidade da infraestrutura portuária.

Art. 79. Os interessados em obter a autorização de porto privado poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento.

Parágrafo único. Recebido o requerimento de autorização, a Antaq deverá:

- I - publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e
- II - promover a abertura de chamamento público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de porto privado na mesma área de influência e com características semelhantes.

Art. 80. O instrumento de chamamento público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

- I - a região geográfica na qual será implantado o porto privado;
- II - o perfil das cargas a serem movimentadas;
- III - a estimativa do volume de cargas a ser movimentado; e
- IV - a área total do empreendimento e a capacidade estática.

§ 1º O interessado em autorização de porto privado deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição da área em terra e a certidão de disponibilidade emitida pela Secretaria de Patrimônio da União para espaço físico em águas públicas do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

§ 2º Os volumes de movimentação de cargas aprovados nos contratos de adesão deverão ser considerados para efeito do planejamento do setor portuário, ressalvadas as autorizações simplificadas cujas capacidades de movimentações não sejam relevantes, na forma normatizada pela Antaq, ou que envolvam cargas ainda não consolidadas.

Art. 81. Encerrado o chamamento público, a Antaq celebrará o contrato de adesão, caso o pedido de autorização preencha todos os requisitos normativos estabelecidos pela agência.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de porto privado, quando:





CAMARAS DOS DEPUTADOS

I - o chamamento público seja concluído com a participação de um único interessado; ou

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a Antaq deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º deste artigo atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa, o menor tempo de movimentação de carga e outros critérios estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizados os portos privados compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do *caput* deste artigo.

§ 5º Poderá ser dispensada a realização de chamamento público de portos privados, desde que:

I - suas operações não causem impactos concorrenciais em arrendamentos ou portos privados da mesma área de influência e classificadas como estratégicas;

II - as manifestações da autoridade aduaneira e do respectivo poder público municipal indiquem que a autorização da exploração da atividade portuária não possui potencial de ocasionar dano ao interesse público.

§ 6º As instalações portuárias autorizadas, independentemente de serem consideradas no planejamento portuário, deverão conferir à Antaq amplo acesso às informações de movimentações de mercadorias e dos investimentos realizados.

Art. 82. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, aos portos privados, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Parágrafo único. Em qualquer hipótese, a operação portuária será realizada pelo titular do contrato ou por terceiro por ele indicado.

Art. 83. A Antaq poderá, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuários, abrir processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária.



TÍTULO IV

DA DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA

Art. 84. O Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, a ser desenvolvido e implementado pela União, considerará, em ordem de importância:

- I - os portos estratégicos;
- II - as demandas de tráfego aquaviário nos portos públicos e nos complexos portuários;
- III - o desenvolvimento das vias navegáveis e hidrovias;
- IV - os riscos climáticos envolvidos; e
- V - a necessidade de investimentos em infraestrutura.

§ 1º A União poderá destinar recursos orçamentários para a execução do Programa, especialmente para os portos considerados estratégicos.

§ 2º O Programa Nacional de Dragagem deverá ser atualizado a cada período de dois anos.

Art. 85. A dragagem dos portos e hidrovias é considerada de interesse público.

Art. 86. As obras e serviços de dragagem portuária e hidroviária pública poderão ser executados pela autoridade portuária ou pelo ministério competente ou por concessionária do serviço, e abrangem, entre outras atividades:

- I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção, aprofundamento ou ampliação de acessos portuários e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, berços de atracação, execução de molhes e guias correntes, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito, bem como a deposição em áreas de despejo;
- II - o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e aos complexos portuários, dentro da área dos portos públicos;
- III - o monitoramento ambiental; e
- IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.





Art. 87. Consideram-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V - sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 88. A contratação do serviço de dragagem se dará preferencialmente na modalidade de dragagem por resultado, sendo obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 1º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, prorrogável por igual período nos casos em que a contratada estiver em dia com o resultado contratual, a exclusivo critério da contratante.

§ 2º A administração pública deverá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do *caput* deste artigo.

Art. 89. Para a contratação dos serviços de dragagem poderão ser constituídas parcerias ou consórcios entre autoridades portuárias, ou entre estas e entidades privadas, visando à contratação de obras ou serviços de dragagem por resultado, de forma a contemplar mais de um porto num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

Art. 90. As embarcações destinadas à dragagem e seus tripulantes sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela Autoridade Marítima e ao Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. As embarcações referidas no *caput* deste artigo não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.





CAMARA DOS DEPUTADOS

Art. 91. As embarcações estrangeiras autorizadas a operar em obras e serviços de engenharia de dragagem, do modelo sucção em arrasto ou quando não houver embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para a dragagem pretendida, utilizadas para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito, serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

I - Imposto de Importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II - Imposto sobre Produtos Industrializados incidente sobre a importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

III - Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/Pasep-Importação), ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (Cofins-Importação), conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004;

V - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide-Combustíveis); e

VI - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), conforme disposto no art. 14, inciso V, alínea c, e no art. 15, *caput*, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

TÍTULO V DA INTEGRAÇÃO PORTO-CIDADE

Art. 92. Fica instituída a Política de Incentivo à Integração PortoCidade, com o objetivo de promover o desenvolvimento harmônico e sustentável entre as atividades portuárias e o ambiente urbano.

Art. 93. Consideram-se:





CAMARA DOS DEPUTADOS

I - Integração Porto-Cidade: conjunto de políticas, planos e ações de integração do porto com a cidade, em regime de cooperação entre o porto, o governo municipal, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade; e

II - Área de Integração Porto-Cidade: o espaço geográfico que compreende o porto e seu entorno imediato, incluindo áreas urbanas adjacentes que são direta ou indiretamente afetadas pelas atividades portuárias.

Art. 94. São objetivos da Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade:

I - promover o desenvolvimento econômico sustentável da região portuária e seu entorno;

II - melhorar a qualidade de vida da população residente nas áreas próximas ao porto;

III - fomentar a revitalização de áreas portuárias obsoletas para uso público e comercial;

IV - incentivar a criação de espaços de convivência e lazer que integrem o porto à vida urbana;

V - estimular a geração de empregos e renda relacionados às atividades portuárias e correlatas; e

VI - promover a preservação do patrimônio histórico e cultural relacionado às atividades portuárias.

Art. 95. São diretrizes da Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade:

I - a integração das políticas públicas setoriais relacionadas ao desenvolvimento urbano e às atividades portuárias;

II - a participação da sociedade civil nos processos de planejamento e gestão da área de integração porto-cidade;

III - a promoção da sustentabilidade ambiental nas atividades portuárias e no desenvolvimento urbano, incluindo a adoção de medidas de resiliência e adaptação às mudanças climáticas;

IV - o estímulo à inovação e à adoção de tecnologias limpas nas operações portuárias; e

V - a valorização da identidade cultural e histórica da cidade portuária.





Art. 96. São consideradas ações prioritárias para a implementação da Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade:

I – a elaboração de um plano de mobilidade urbana que considere as necessidades de transporte de cargas e de passageiros relacionadas às atividades portuárias;

II – o desenvolvimento de projetos de revitalização de áreas portuárias degradadas ou subutilizadas;

III – a implementação de medidas de mitigação dos impactos ambientais das atividades portuárias, bem como adoção de medidas de resiliência e adaptação às mudanças climáticas; e

IV – a promoção de eventos culturais e turísticos que valorizem a relação histórica entre o porto e a cidade.

Art. 97. São receitas do Município:

I – o montante equivalente a 1% (um por cento) da receita bruta anual total auferida pela autoridade portuária com tarifas portuárias no Município onde o porto está localizado; e

II – o montante equivalente a 5% (cinco por cento) do valor de outorga ofertado, exclusivamente, a título de lance nos processos de leilão de concessões ou arrendamentos portuários, quando for o caso, sendo vedada qualquer destinação de percentual de valores fixos ou variáveis, previstos na minuta de contrato, independentemente da nomenclatura adotada.

§ 1º Na eventualidade de terminal arrendado ou o porto público concedido abranger o território de mais de um Município, o montante previsto nos incisos I e II deste artigo será distribuído entre os Municípios afetados, proporcionalmente ao volume de mercadoria movimentada em cada município, nos últimos doze meses.

§ 2º Os valores referidos nos incisos I e II deste artigo serão remetidos pela autoridade competente diretamente aos Municípios beneficiários.

Art. 98. O Município, ao legislar sobre assuntos de interesse local, considerando o interesse nacional da atividade portuária, deve respeitar os limites da área afeta ao porto público e ao porto privado.

Parágrafo único. O planejamento municipal, em especial o plano diretor, deve ser compatível com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto público e com a área autorizada do porto privado.



TÍTULO VI DO TRABALHO PORTUÁRIO

CAPÍTULO I DAS RELAÇÕES DE TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 99. Considera-se trabalho portuário o serviço prestado nas diversas tarefas de movimentação de mercadorias nos portos públicos, a bordo e no costado das embarcações.

Parágrafo único. Não são considerados como trabalho portuário, entre outros:

I – os serviços acessórios de transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, limpeza, remoção de resíduos, lonamento e deslonamento, amarração de navios, serviços de preparação prévia à movimentação de carga e demais serviços correlatos;

II – o trabalho prestado nas funções administrativas, de coordenação operacional, de segurança, de manutenção, bem como as demais que não se encontrem exclusivamente afetas às atividades mencionadas no *caput* deste artigo;

III – o trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore;

IV – o trabalho prestado por trabalhadores às autoridades ou administrações portuárias; e

V – o trabalho prestado nas atividades dos terminais de cruzeiros.

Art. 100. São trabalhadores dos portos públicos:

I - trabalhadores da autoridade ou administração portuária;

II - trabalhadores na operação de terminais portuários ou de cruzeiros;

III - trabalhadores portuários de estiva, capatazia e conferência.

Art. 101. Trabalhador portuário é aquele que, possuindo qualificação profissional certificada ao exercício da profissão, desenvolve a sua atividade profissional no trabalho portuário, no porto público.





§ 1º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – Senat.

§ 2º A qualificação e a certificação profissional mencionadas no § 1º deste artigo, em caso de necessidade, poderão ser atestadas por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária utilizados pelo Senat, desde que autorizadas, de comum acordo, pela Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), pela Federação Nacional dos Portuários (FNP) e pela Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB).

§ 3º A certificação prevista no *caput* deste artigo habilita o trabalhador portuário à prestação de trabalho em todo território nacional.

§ 4º A Antaq deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

Art. 102. É dispensável a intervenção de trabalhadores portuários nas operações:

I – que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;

II – de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do país, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheço; e

f) passageiros e bagagens.

III – relativas à movimentação de:

a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;





CAMARAS DOS DEPUTADOS

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e

IV – relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.

Art. 103. O trabalho portuário nos portos públicos será realizado exclusivamente por trabalhadores portuários, com qualificação profissional certificada para o exercício da profissão, nos termos desta lei, com relação de trabalho nas modalidades de:

I – trabalho vinculado, por prazo determinado ou indeterminado, nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho; e

II – trabalho avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra Avulsa – OGMO ou Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP.

§ 1º O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário, o operador portuário ou a EPTP.

§ 2º Enquanto permanecer no trabalho vinculado, o trabalhador portuário não poderá concorrer ao sistema de escalação avulsa no OGMO ou na EPTP.

§ 3º O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO e EPTPs, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho.

§ 4º Fica vedada a utilização de contrato de trabalho intermitente e trabalho temporário na área do porto público.

Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia e conferência, que também poderá ser realizado por trabalhadores vinculados.

§ 1º Para os fins desta lei, consideram-se:

I – estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo e operados a bordo;

II – capatazia a atividade de movimentação em cais, de carregamento e descarga de embarcações de transporte de longo curso ou cabotagem, quando efetuados por aparelhamento portuário instalado e operado no costado das mesmas; e





CÂMARA DOS DEPUTADOS

III - Conferência de carga e descarga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino e verificação do estado das mercadorias, quando não realizados por equipamentos ou sistemas automatizados, a bordo das embarcações de transporte de longo curso ou cabotagem, ou no costado das mesmas, a critério da empresa responsável pela operação portuária.

§ 2º O trabalho portuário avulso na estiva, capatazia e conferência é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 3º No prazo de 5 (cinco) anos, contados da data de publicação desta lei, todos os trabalhadores portuários avulsos serão multifuncionais.

§ 4º Para os fins desta lei, multifuncionalidade é o exercício das atividades de estiva, capatazia e conferência por um mesmo trabalhador portuário avulso.

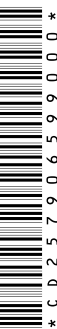
Art. 105. Cabem exclusivamente ao tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou vinculado pelo regime celetista, as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, salvo o disposto em negociação coletiva.

Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício ou avulso, por intermédio de EPTP.

Art. 107. O porto privado pode contratar mão de obra por todas as formas admitidas na legislação trabalhista, inclusive terceirizar, e, facultativamente, submeter seus empregados ao treinamento oferecido pelo Senat, desde que contribua para o sistema.

Art. 108. As relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos seguintes princípios:

- I – valorização do trabalho humano e da livre iniciativa;
- II – liberdade de trabalho;
- III – desenvolvimento harmonioso, equilibrado e sustentável das atividades econômicas, com a priorização para o trabalho com vínculo empregatício, com a preservação do nível de emprego e da proteção social;
- IV – reconhecimento do exercício da liberdade sindical e da negociação coletiva;
- V – reconhecimento das convenções e dos acordos coletivos de trabalho que pactuam limitações ou afastamentos de direitos trabalhistas previamente acordados, independentemente de vantagens compensatórias, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis;





CAMARAS DOS DEPUTADOS

VI – capacitação profissional;

VII – democratização do acesso aos postos de trabalho, com perspectiva de gênero;

VIII – crescimento da produtividade do trabalho; e

IX – condições de trabalho justas e seguras.

§ 1º No exame de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho, a Justiça do Trabalho analisará exclusivamente a conformidade dos elementos essenciais do negócio jurídico, respeitado o disposto no art. 104 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e balizará sua atuação pelo princípio da intervenção mínima na autonomia da vontade coletiva.

§ 2º A inexistência de expressa indicação de contrapartidas recíprocas em convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho não ensejará sua nulidade por não caracterizar um vício do negócio jurídico.

§ 3º Se for pactuada cláusula que reduza o salário ou a jornada, a convenção coletiva ou o acordo coletivo de trabalho deverão prever a proteção dos empregados contra dispensa imotivada do contrato individual de trabalho durante o prazo de vigência do instrumento coletivo.

§ 4º Na hipótese de procedência de ação anulatória de cláusula de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho, quando houver a cláusula compensatória, esta deverá ser igualmente anulada, sem repetição do indébito.

§ 5º Os sindicatos subscritores de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho deverão participar, como litisconsortes necessários, em ação individual ou coletiva, que tenha como objeto a anulação de cláusulas desses instrumentos.

Art. 109. Na celebração de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho no setor portuário, são considerados direitos absolutamente indisponíveis as disposições constitucionais proibitivas, os direitos previstos em tratados internacionais de direitos humanos autoexecutáveis e os abaixo elencados, exclusivamente:

I – normas de identificação profissional, inclusive as anotações na Carteira de Trabalho e Previdência Social;

II – seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;

III – valor dos depósitos mensais e da indenização rescisória do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS;

IV – salário mínimo nacional;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

- V – valor nominal do décimo terceiro salário;
- VI – remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;
- VII – proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;
- VIII – salário-família;
- IX – repouso semanal remunerado;
- X – remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em 50% (cinquenta por cento) à do normal;
- XI – número de dias de férias devidas ao empregado e o correspondente gozo, com, pelo menos, 1/3 (um terço) a mais do que o salário normal;
- XII – licença-maternidade com a duração mínima de 120 (cento e vinte) dias;
- XIII – licença-paternidade, nos termos fixados em lei;
- XIV – proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos, nos termos da lei;
- XV – aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de 30 (trinta) dias, nos termos da lei;
- XVI – normas de saúde, higiene e segurança do trabalho previstas em lei ou em normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, não sendo consideradas como tais as regras sobre duração do trabalho e intervalos;
- XVII – adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas;
- XVIII – aposentadoria;
- XIX – seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do tomador de serviços;
- XX – ação, quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho, com prazo prescricional de 5 (cinco) anos para os trabalhadores abrangidos por esta lei, até o limite de 2 (dois) anos após a extinção do contrato de trabalho ou do desligamento do órgão gestor de mão de obra; e
- XXI – as disposições previstas nos arts. 373-A, 390, 392, 392-A, 394, 394-A, 395, 396 e 400 da Consolidação das Leis do Trabalho.



CAPÍTULO II

DO ÓRGÃO DE GESTÃO DE MÃO DE OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO – OGMO

Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários podem extinguir ou constituir um ou mais OGMOs.

§ 1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto.

§ 2º No caso de extinção do OGMO, o passivo será de responsabilidade solidária dos terminais e operadores portuários.

§ 3º A retirada de operador ou terminal portuário do sistema OGMO não afasta a responsabilidade solidária destes em relação aos débitos individualizados do período que utilizaram trabalhador portuário avulso e daqueles cuja individualização é impossível.

§ 4º A partir da deliberação de extinção do OGMO, será imediatamente interrompido o fornecimento de mão de obra do trabalhador portuário avulso pelo OGMO.

§ 5º O trabalho avulso poderá ser fornecido pelas EPTPs.

Art. 111. O OGMO é considerado de utilidade pública, sem fins lucrativos, somente podendo prestar serviços de administração, gestão, treinamentos e de fornecimento de mão de obra avulsa para seus associados, dentro ou fora do porto público.

Art. 112. São atribuições do OGMO:

I – administrar o fornecimento de mão de obra do trabalhador portuário avulso aos seus associados;

II – manter o rol de trabalhadores portuários avulsos registrados;

III – atender às requisições dos seus associados, segundo as quantidades e funções definidas exclusivamente pelos associados, e realizar as escalões, com observância das qualificações dos trabalhadores e em sistema de rodízio, salvo negociação coletiva;

IV - decidir sobre o aumento de trabalhadores portuários avulsos registrados, entre aqueles com certificação profissional para o exercício do trabalho portuário; e





V – arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelo tomador de serviços, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1º O OGMO manterá conta corrente bancária segregada e exclusiva para o recebimento dos valores recebidos para os pagamentos aos trabalhadores portuários avulsos e para os recolhimentos de encargos sociais e outras contribuições aplicáveis, não sujeita a bloqueio, sequestro ou penhora judiciais.

§ 2º O tomador de serviços poderá recusar a alocação de trabalhador portuário avulso, desde que o faça de forma justificada, quando ficar demonstrado que o profissional originalmente designado não apresenta qualificação específica necessária para as atividades a serem desenvolvidas, podendo solicitar a sua substituição ao respectivo OGMO.

§ 3º O OGMO só poderá utilizar trabalhadores portuários avulsos certificados nos termos desta lei.

§ 4º Todos os trabalhadores portuários avulsos, com inscrições válidas na data de vigência da presente lei, são considerados certificados e aptos para o pleno exercício de suas funções.

Art. 113. Compete ao OGMO:

I – expedir todas as normas e regramentos necessários ao pleno exercício das suas atribuições, entre elas:

- a) normas disciplinares,
- b) controles de assiduidade, e
- c) sistemas de escalafões, inclusive com critérios de rodízio;

II – aplicar, quando couber, no caso de transgressão à norma disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do trabalhador pelo período de até 30 (trinta) dias;ou
- c) desligamento;

III – promover treinamento de atualização profissional do trabalhador portuário avulso, adequando-o permanentemente aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de equipamentos portuários;

IV – executar programas de desligamento incentivado do trabalhador portuário avulso;





CAMARAS DOS DEPUTADOS

V – zelar pela saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso, nos termos das normas regulamentadoras aplicáveis;

VI – fornecer os equipamentos de proteção individual - EPI; e

VII – arrecadar as contribuições destinadas ao seu custeio, aprovadas na forma de seus estatutos.

§ 1º O OGMO pode exigir dos seus associados garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 2º O OGMO não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

Art. 114. Para os fins previstos nesta lei, cabe:

I – ao tomador de serviços recolher ao OGMO os valores devidos pelos serviços executados, referentes à remuneração por turno trabalhado, acrescidos dos percentuais relativos a décimo terceiro salário, férias com um terço, FGTS e encargos fiscais e previdenciários, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas da realização do serviço, para viabilizar o pagamento ao trabalhador portuário avulso; e

II – ao OGMO o pagamento da remuneração pelos serviços executados e das parcelas referentes a décimo terceiro salário e férias, diretamente ao trabalhador portuário avulso.

§ 1º O pagamento da remuneração pelos serviços executados será feito no prazo de 5 (cinco) dias após o seu término.

§ 2º O tomador de serviços e o OGMO são solidariamente responsáveis pelo pagamento dos encargos trabalhistas e das contribuições previdenciárias e demais obrigações, inclusive acessórias, devidas à Previdência Social, arrecadadas Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil - SRF, vedada a invocação do benefício de ordem.

§ 3º Os prazos previstos neste artigo podem ser alterados mediante negociação coletiva, exceto os prazos legais para recolhimento dos encargos fiscais, trabalhistas e previdenciários.

Art. 115. A escalação de trabalhadores portuários avulsos pelo OGMO se dará exclusivamente por meio eletrônico, de modo a possibilitar a escalação do trabalhador à distância, em sistema de rodízio, observada a sua qualificação profissional.

§ 1º O meio eletrônico adotado para a escalação de trabalhadores portuários avulsos, deverá ser inviolável e seguro.





§ 2º Na escalação diária do trabalhador portuário avulso deverá ser observado, entre duas jornadas, um intervalo mínimo de 11 (onze) horas consecutivas, ou o intervalo disposto em norma coletiva.

§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos multifuncionais.

Art. 116. Ficam extintos o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso no OGMO a partir da publicação desta lei.

Parágrafo único. Todos os trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, a partir da vigência da presente lei, passarão a ser considerados como trabalhadores avulsos inscritos em OGMO.

Art. 117. Os trabalhadores inscritos no OGMO nas atividades de bloco, de consertador e de vigia na data de vigência desta lei, deverão, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da publicação desta lei, optar pela função de estiva, de capatazia e de conferência.

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários que já estiverem inscritos no OGMO como multifuncionais manterão essa condição após a data de publicação desta lei.

CAPÍTULO III

DA EMPRESA PRESTADORA DE TRABALHO PORTUÁRIO – EPTP

Art. 118. Empresa prestadora de trabalho portuário – EPTP é a pessoa jurídica cuja atividade consiste na cessão de trabalhadores portuários para o exercício das tarefas portuárias de movimentação de cargas, nos portos públicos e privados.

§ 1º Para a atuação em operação portuária, a EPTP deverá se pré-qualificar como operador portuário, nos termos desta Lei.

§ 2º A EPTP só poderá utilizar trabalhador portuário certificado, nos termos da presente lei.

Art. 119. A empresa de prestação de trabalho portuário no porto público deverá ser habilitada perante a autoridade ou administração portuária e apresentar:

I – prova de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ); e





CAMARAS DOS DEPUTADOS

II – prova de possuir capital social de, no mínimo, R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

Art. 120. A empresa prestadora de trabalho portuário contrata e remunera o trabalho realizado por seus trabalhadores, vinculados ou avulsos.

Parágrafo único. Não se configura vínculo empregatício entre os trabalhadores portuários, vinculados ou avulsos, e os sócios da EPTP e a empresa contratante.

Art. 121. A EPTP, quando fornecer mão de obra avulsa, elaborará a escala de trabalho e as folhas de pagamento dos trabalhadores avulsos, com a indicação do tomador do serviço e dos trabalhadores avulsos que participaram da operação, devendo prestar, com relação a estes, as seguintes informações:

- I – o serviço realizado e os turnos trabalhados;
- II – as remunerações pagas, devidas ou creditadas a cada um dos trabalhadores avulsos, registrando-se as parcelas referentes a:
 - a) repouso remunerado;
 - b) Fundo de Garantia do Tempo de Serviço;
 - c) décimo terceiro salário;
 - d) férias remuneradas mais 1/3 (um terço) constitucional;
 - e) adicional de trabalho noturno;
 - f) adicional de trabalho extraordinário.

Art. 122. São deveres da EPTP:

I – proporcionar equilíbrio na distribuição das equipes e funções, visando à remuneração em igualdade de condições de trabalho, observada a qualificação individual e a requisição feita pelo contratante;

II – efetuar o pagamento da remuneração pelos serviços executados pelo trabalhador portuário avulso, no prazo de 5 (cinco) dias após o término do serviço;

III – exibir para os contratantes e para as fiscalizações competentes os documentos que comprovem o efetivo pagamento das remunerações devidas aos trabalhadores portuários, vinculados e avulsos; e

IV – fornecer os equipamentos de proteção individual – EPI e zelar pelo cumprimento das normas de segurança, higiene e saúde no trabalho.

Art. 123. A empresa contratante da EPTP responde subsidiariamente pela efetiva remuneração do trabalho contratado e é responsável solidária pelo recolhimento dos encargos fiscais e sociais, bem como das contribuições ou de





outras importâncias devidas à Seguridade Social, no limite do uso que fizerem do trabalho avulso intermediado.

Parágrafo único. A EPTP não será considerada sucessora de OGMO.

CAPÍTULO IV

DA CERTIFICAÇÃO PROFISSIONAL E DO TREINAMENTO CONTINUADO

Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário no porto público será realizada pelo Senat, abrangendo avaliações física e psicológica, exame médico e curso de formação profissional.

Parágrafo único. O trabalhador portuário avulso sempre será qualificado e certificado como multifuncional.

Art. 125. A certificação emitida pelo Senat é requisito indispensável para o exercício da atividade de trabalhador portuário avulso e terá prazo de validade de 5 (cinco) anos, contados da data da sua emissão, renovável sucessivamente por iguais períodos.

Art. 126. Aos trabalhadores que já possuíam registro e cadastro no OGMO na data de publicação desta lei, é assegurada a condição de trabalhador portuário avulso pelo prazo de 5 (cinco) anos, a contar da publicação desta lei, independentemente de certificação.

§ 1º Findo o prazo de 5 (cinco) anos, o trabalhador portuário avulso de que trata o *caput* deste artigo estará obrigado a comprovar a certificação profissional emitida pelo Senat para o exercício da atividade portuária, nos termos desta lei.

§ 2º Os trabalhadores referidos no *caput* deste artigo terão prioridade na contratação com vínculo empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público.

Art. 127. O terminal, o operador portuário, a EPTP e o OGMO devem assegurar ao trabalhador treinamento periódico de atualização, diretamente ou por meio do Senat.

Art. 128. Para fins de desenvolvimento dos cursos, treinamentos e certificação previstos nesta lei, os valores arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, serão destinados ao Senat para promover a





CAMARAS DOS DEPUTADOS

certificação, o desenvolvimento, a capacitação e a atualização dos trabalhadores portuários e trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Os valores previstos no *caput* deste artigo serão aplicados pelo Senat no treinamento e aprimoramento dos trabalhadores portuários e trabalhadores portuários avulsos, assegurando a disponibilização de programas de desenvolvimento que atendam às necessidades do setor e garantam a formação profissional dos trabalhadores de acordo com as atualizações tecnológicas.

§ 2º É vedado ao Sest e ao Senat realizar arrecadações adicionais sobre o terminal, o operador portuário, a EPTP e o OGMO para a realização de cursos, treinamentos e certificações previstos nesta lei.

Art. 129. As contribuições de que tratam o art. 1º-A da Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968, arrecadadas das empresas privadas e das empresas estatais, de economia mista e autárquicas, em âmbito federal, estadual ou municipal, de serviços portuários e de administração e exploração de portos e instalações portuárias serão destinadas para o Serviço Social do Transporte – Sest, com base no percentual de 1% (um por cento), e para o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – Senat, com base no percentual de 1,5% (um vírgula cinco por cento), calculados sobre as remunerações de todos os trabalhadores que atuam em tais atividades, com vínculo empregatício ou sob a modalidade de avulsos.

Art. 130. A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil - RFB repassará ao Sest e ao Senat o produto das contribuições efetivamente arrecadadas, referidas nesta Lei.

Parágrafo único. Caberá ao Sest e ao Senat, juntamente com as Federações Nacionais, patronal e laboral, representativas dos respectivos setores, a gestão dos recursos mencionados no *caput* deste artigo e a comprovação, junto ao Tribunal de Contas da União, da sua aplicação nos termos previstos nesta lei.

TÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 131. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

I – realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto; ou





II – utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto público, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Parágrafo único. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

Art. 132. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

- I – advertência;
- II – multa;
- III – proibição de ingresso na área do porto por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias;
- IV – suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; ou
- V – cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações e as penalidades estabelecidas na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 133. Apurada a prática de 2 (duas) ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica no mesmo processo, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

§ 2º Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 134. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 135. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Antaq, na forma do inciso V do *caput* do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

TÍTULO VIII





DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 136. As autoridades portuárias deverão, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da vigência desta lei, constituírem-se sob a forma de empresa pública ou em empresa de economia mista, sob pena de extinção da delegação.

Parágrafo único. As autoridades portuárias delegadas deverão, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, sendo permitida uma prorrogação devidamente justificada, contados da vigência desta lei, celebrar contrato de gestão com a União, por meio do Ministério competente.

Art. 137. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

Art. 138. As infraestruturas ferroviárias no interior do perímetro dos portos e instalações portuárias não se constituem em ferrovias autônomas e são administradas pela respectiva autoridade portuária ou autorizatário, dispensada a realização de outorga específica para sua exploração.

Parágrafo único. A Antaq e ANTT deverão atuar de forma integrada no exercício da regulação para, em especial:

I - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na ferrovia explorada em regime público, de modo a orientar e disciplinar o tráfego mútuo e o direito de passagem;

II - fiscalizar as atividades relacionadas às operações ferroviárias realizadas dentro do porto público e respectiva área de influência, à luz do uso eficiente da infraestrutura de transportes e do desenvolvimento da multimodalidade.

Art. 139. O inadimplemento pelas concessionárias, arrendatárias, autorizatárias e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a autoridade portuária e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o *caput* deste artigo, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 2º O impedimento previsto no *caput* deste artigo também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 140. A Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º As contribuições de que tratam o [art. 1º do DecretoLei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944](#), e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas das empresas privadas, estatais, de economia mista e autárquicas, em âmbito federal, estadual ou municipal, de navegação marítima, fluvial ou lacustre e de serviços de dragagem, serão destinadas à aplicação nas atividades ligadas ao ensino profissional marítimo, a cargo da Diretoria de Portos e Costas do Comando da Marinha, de acordo com a [Lei nº 1.658, de 4 de agosto de 1952](#).” (NR)

“Art. 1º-A. As contribuições de que tratam o [art. 1º do Decretolei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944](#), e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas das empresas privadas, estatais, de economia mista e autárquicas, em âmbito federal, estadual ou municipal, de serviços portuários; de dragagem e de administração e exploração de portos, serão transferidas para o Serviço Social do Transporte – Sest, com base no percentual de 1% (um por cento), e para o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – Senat, com base no percentual de 1,5% (um vírgula cinco por cento), sobre as remunerações de todos os trabalhadores que atuam nessas atividades, com vínculo empregatício, sob qualquer forma de contratação, ou sob a modalidade de avulsos.”

“Art. 3º Serão repassados:

I – à Diretoria de Portos e Costas do Comando da Marinha o produto das contribuições efetivamente arrecadadas referidas no art. 1º desta lei, para aplicação nas atividades ligadas ao ensino profissional marítimo; e

II – ao Sest e ao Senat o produto das contribuições efetivamente arrecadadas referidas no art. 1º-A desta lei.

Parágrafo único. Caberá à Diretoria de Portos e Costas do Comando da Marinha e ao Sest e ao Senat a gestão dos recursos recebidos na forma dos arts. 1º e 1º-A desta lei, respectivamente, e a comprovação, junto ao Tribunal de Contas da União, da sua aplicação.” (NR)

Art. 141. A Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:





CAMARAS DOS DEPUTADOS

“Art. 2º Compete ao Sest , atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à promoção social, notadamente nos campos da alimentação, saúde, cultura, lazer e segurança no trabalho:

I –do trabalhador em transporte rodoviário;

II – do transportador autônomo; e

III – do trabalhador:

a) de serviços portuários; e

b) de administração e exploração de portos e instalações portuárias.

Parágrafo único. As atividades mencionadas no caput serão disponibilizadas gratuitamente pelo Sest para os trabalhadores das atividades portuárias.” (NR)

“Art. 3º Compete ao Senat, atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à aprendizagem, notadamente nos campos de preparação, treinamento, aperfeiçoamento e formação profissional:

I –do trabalhador em transporte rodoviário;

II – do transportador autônomo; e

III – do trabalhador:

a) de serviços portuários; e

b) de administração e exploração de portos e instalações portuárias.

.....

§ 3º As competências mencionadas no presente artigo, em relação aos trabalhadores portuários avulsos, serão exercidas com subordinação às competências do órgão gestor de mão de obra – Ogmo, previstas na lei.

§ 4º As atividades mencionadas no caput deste artigo serão disponibilizadas gratuitamente pelo Senat, para trabalhador das atividades portuárias.” (NR)

“Art. 5º.....

.....





§ 1º Os órgãos da estrutura organizacional do Sest e do Senat constantes do caput deste artigo serão integrados por um representante da Federação Nacional das Operações Portuárias – Fenop e um representante das Federações Nacionais ou da Confederação Nacional de trabalhadores portuários.

§ 2º Deverão ser previstas vagas para a representação da atividade econômica portuária nos cargos de direção da estrutura organizacional do Sest, do Senat e da CNT, a serem exercidas pela Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP.” (NR)

“Art. 6º.....

V – um representante da Fenop;

VI – um representante das Federações Nacionais ou da Confederação Nacional de trabalhadores portuários.

§ 2º O conteúdo pedagógico, os programas de treinamentos e as qualificações voltados aos trabalhadores portuários, serão definidos e geridos conforme as deliberações dos representantes mencionados nos incisos V e VI deste artigo, que emitirão parecer em separado sobre a prestação de contas anual resultante.

§ 3º Na ausência de posicionamento das entidades previstas no § 1º deste artigo, prevalecerão as deliberações da sessão portuária da CNT.” (NR)

“Art. 7º As rendas para manutenção do Sest e do Senat serão compostas:

VI – pelas contribuições mensais compulsórias arrecadadas das empresas privadas, das empresas estatais, de economia mista e autárquicas, em âmbito federal, estadual ou municipal, de serviços portuários, de dragagem e de administração e exploração de portos e instalações portuárias, nos termos do art. 1º-A da Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968, calculadas sobre o montante da remuneração paga pelos estabelecimentos contribuintes a todos os seus empregados, contratados sob qualquer forma prevista na legislação, inclusive com vínculo empregatício ou avulsos, e recolhidas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil - RFB, destinadas ao atendimento de:

a) trabalhadores do setor portuário;





CAMARAS DOS DEPUTADOS

b) *trabalhadores empregados nas administrações ou atividades afins dos portos e instalações portuárias; e*

c) *trabalhadores envolvidos em atividades portuárias que prestam serviços para empresas contribuintes para o Sest e o Senat;*

.....

§ 1º *A arrecadação e fiscalização das contribuições previstas nos incisos I, II e VI deste artigo serão feitas pela RFB, podendo, ainda, ser recolhidas diretamente ao Sest e ao Senat, através de convênios.*

§ 2º *As contribuições a que se referem os incisos I, II e VI deste artigo ficam sujeitas às mesmas condições, prazos, sanções e privilégios, inclusive no que se refere à cobrança judicial, aplicáveis às contribuições para a Seguridade Social arrecadadas pela RFB.” (NR)*

“Art. 8º *As receitas do Sest e do Senat, de que tratam os incisos I a V do art. 7º desta lei, deduzidos 10% (dez por cento) a título de taxa de administração superior a cargo da CNT, serão aplicadas em benefício dos trabalhadores em transportes rodoviário, dos transportadores autônomos, dos seus familiares e dependentes, dos seus servidores, bem como dos trabalhadores de outras modalidades de transporte, que venham a ser a eles vinculados por meio de legislação específica.*

Art. 8º-A. *Sobre o montante das receitas recebidas pelo SEST e SENAT, arrecadadas de atividade econômica portuária, conforme previsto no inciso VI do artigo 7º., o valor resultante da parcela de 10%, mencionada no presente artigo, será repassado pelo SEST e SENAT, conforme a seguir:*

I - *50% (cinquenta por cento) para a CNT; e*

II - *50% (cinquenta por cento) para a Fenop.” (NR)*

Art. 142. *Acrescente-se o seguinte § 3º ao art. 3º da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996:*

“Art.3º.....

.....

§ 3º *Excepcionalmente, a receita auferida pela tarifa portuária poderá ser investida em projetos situados fora da área do porto público, desde que previamente aprovados pelo poder concedente.”(NR)*

Art. 143. *Acrescente-se o seguinte inciso VI ao art. 3º, da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001:*





“Art. 3º

.....

VI – promover colaboração técnica com os Municípios contemplados com a instalação de portos ou instalações portuárias, com objetivo de mitigar eventuais impactos na mobilidade urbana e gerar incremento na qualidade de vida em seu território.” (NR)

Art. 144. A Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 10-A Para fins de licenciamento ambiental, não se considera fragmentação indevida da licença ambiental o desmembramento de uma licença existente em licenças com escopo menor, a fim de individualizar responsabilidades de diferentes agentes atuantes no setor portuário.

Art. 10-B Não cabe majoração de condicionantes ambientais nos processos de licenciamento ambiental quando o desmembramento da licença ambiental existente ou a alteração de sua titularidade não provocar incremento dos impactos ambientais do empreendimento ou atividade licenciada.”

Art.145. A Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.26.....

.....

§ 1º Os órgãos de defesa da concorrência são responsáveis pela aplicação da legislação de defesa da concorrência nos setores regulados, incumbindo-lhes a análise de atos de concentração, bem como a instauração e a instrução de processos administrativos relacionados às condutas praticadas pelos agentes regulados para apuração de infrações contra a ordem econômica.

§ 2º Os órgãos de defesa da concorrência poderão solicitar às agências reguladoras pareceres técnicos relacionados a seus setores de atuação, os quais serão utilizados como subsídio à análise de atos de concentração e à instrução de processos administrativos relacionados às condutas potencialmente anticoncorrenciais praticadas pelos agentes regulados.

§ 3º O Cade não poderá iniciar processo administrativo, nos termos do inciso III do art. 48 da Lei nº 12.529/, de 30 de novembro de 2011, antes de oficiar as agências reguladoras, quando se tratar de atos das agências





CAMARAS DOS DEPUTADOS

denunciados por potencialmente produzir pelo menos um dos efeitos definidos nos incisos I a IV do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§ 4º As agências reguladoras e o Cade deverão estabelecer, por meio de Acordo de Cooperação Técnica, procedimentos e prazos que promovam consensualidade e convergência regulatória, antes da abertura de processo administrativo estabelecido no artigo 48, III da Lei nº 12.529, de 2011." (NR)

"Art. 28. Sem prejuízo de suas competências legais, o Cade notificará a agência reguladora do teor da decisão sobre condutas potencialmente anticompetitivas dos agentes regulados cometidas no exercício das atividades reguladas, bem como das decisões relativas a atos de concentração julgados por aquele órgão, no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas após a publicação do respectivo acórdão, para que sejam adotadas as providências legais." (NR)

"Art. 28-A. As agências reguladoras listadas no art. 2º desta Lei poderão consultar o Cade, por meio do Departamento de Estudos Econômicos, para a avaliação de atos administrativos que possam gerar pelo menos um dos efeitos descritos nos incisos I a IV do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§ 1º. A resposta do Cade deverá deixar claro, alternativamente, que:

I – não considera o ato com potencial de produzir pelo menos um dos efeitos definidos nos incisos I a IV do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011;

II – recomenda alterações no ato administrativo, diante da potencialidade da produção de pelo menos um dos efeitos definidos nos incisos I a IV do art. 36 da Lei 12.529, de 30 de novembro de 2011;

§ 2º Nos termos do artigo 26 § 3º desta lei, a resposta das agências reguladoras aos questionamentos do Cade deverá deixar claro que o ato questionado não tem potencial de produzir os efeitos definidos nos incisos I a IV do art. 36 da Lei 12.529, de 30 de novembro de 2011."

Art.146. A Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

"Art. 18-A. O Departamento de Estudos Econômicos poderá promover a concorrência em órgãos de governo e de estado conforme os incisos I a VIII do art. 19 desta Lei quando provocado pelas Agências Reguladoras."





Art.147. A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.

I -

n) *para outras aplicações em investimentos, no interesse da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras; inclusive para obras visando a descarbonização dos portos; e (NR)*

o) *às empresas estatais não dependentes do setor portuário para realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária, e de seus acessos terrestres e aquaviários, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado;*

.....” (NR)

Art. 148. A Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1988, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 18.

.....

§ 6º B – *O espaço físico em águas públicas, a que se refere o § 2º, na área da poligonal do porto público será gerido e cedido diretamente pela autoridade portuária; quando integrar poligonal de portos privados, porto de pequeno porte ou estação de transbordo de mercadorias, a cessão se dará diretamente pela Antaq.” (NR)*

Art. 149. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 27.

.....

XXI - *fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, terminais retroportuários alfandegados e terminais de contêineres vazios;*

.....

XXXII - *elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços e/ou armazenagem terminais retroportuários alfandegados e terminais de contêineres vazios, garantindo isonomia no seu acesso e uso,*





CÂMARA DOS DEPUTADOS

assegurado os direitos dos usuários a melhor contraprestação dos serviços e tratamento adequado.”

.....” (NR)

Art.150. Revoga-se a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

Art. 151. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Apresento aos nobres pares este Projeto de Lei, fruto dos trabalhos conduzidos pela Comissão de Juristas instituída pela Presidência da Câmara dos Deputados, por iniciativa do então Presidente Arthur Lira, com a finalidade de revisar o arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias (CEPORTOS). A Comissão foi criada por meio de ato de 22 de dezembro de 2023, e seus trabalhos tiveram início em 12 de março de 2024, com a reunião de instalação.

A Comissão foi presidida pelo Ministro Douglas Alencar Rodrigues e teve como relator o Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira. Para garantir uma estruturação eficiente dos trabalhos e um resultado mais abrangente, a Comissão foi dividida em três Subcomissões, cada uma com temáticas específicas.

A Subcomissão I foi responsável pela análise e elaboração de propostas relacionadas aos "Temas Gerais da Atividade Portuária", incluindo a desburocratização e simplificação de procedimentos, novos formatos de concessão, arrendamento e autorizações, revisão da estrutura e competências do Conselho de Autoridade Portuária, incentivo à transição energética e à racionalização dos portos, além da relação entre cidade e porto.

A Subcomissão II tratou da "Simplificação Regulatória, Patrimonial e Ambiental", abordando temas como conflitos e sobreposições regulatórias, agilização dos processos portuários, composição de diretorias técnicas e a representatividade dos setores regulados e dos usuários, além da obrigatoriedade de estudos de impacto para regulamentações e decisões de grande repercussão.

Por fim, a Subcomissão III se debruçou sobre as "Relações de Trabalho e Qualificação da Mão de Obra no Sistema Portuário", incluindo a





modernização da gestão e das normas aplicáveis ao trabalho portuário operacional, regulado pela Lei nº 12.815, de 2013.

Outros temas abordados foram o programa de renovação dos quadros de trabalhadores, a destinação dos recursos pagos para sistemas de treinamento do setor e a modernização dos regimentos para os demais trabalhadores envolvidos na atividade portuária.

A proposta de revisão do arcabouço legal dos portos desenvolvida pela Comissão baseia-se em princípios como consensualismo, segurança jurídica, livre iniciativa, valorização do trabalho, descentralização, desburocratização e simplificação. O objetivo é promover um setor portuário mais eficiente, competitivo e seguro, reduzindo os riscos dos empreendimentos, aumentando a confiança dos investidores e garantindo o bem-estar dos trabalhadores e das comunidades locais.

No decorrer dos trabalhos, foram realizadas audiências públicas e encontros para a coleta de sugestões e subsídios para a elaboração do anteprojeto de lei. Durante esse processo, representantes de todas as partes envolvidas no sistema portuário, especialmente trabalhadores e empregadores, foram amplamente ouvidos.

Os portos desempenham um papel fundamental no comércio exterior e necessitam de um marco regulatório moderno que favoreça a eficiência, a segurança e a competitividade. Nesse sentido, a reforma do arcabouço legal do setor é essencial para o desenvolvimento do país.

A iniciativa de criação da Comissão de Juristas permitiu um debate aprofundado e qualificado, culminando na apresentação do anteprojeto de lei. A tramitação desta proposta na Câmara dos Deputados representa uma oportunidade única para modernizar o setor, tornando-o mais competitivo, eficiente, justo e sustentável, além de oferecer maior segurança jurídica e oportunidades de inovação, atraindo novos investimentos e fomentando o crescimento econômico do Brasil.

Assim, e reconhecendo o trabalho dos juristas que se dedicaram ao tema, apresento este Projeto de Lei, que replica o texto do Anteprojeto aprovado pela Comissão. Esta proposta servirá como ponto de partida para que a Câmara dos Deputados e a sociedade brasileira possam revisar a modernização do setor portuário. Apesar dos avanços institucionais desde a Lei nº 8.630, de 1993, conhecida como Lei dos Portos, até a Lei nº 12.815, de 2013, o setor ainda enfrenta desafios significativos em termos de eficiência, especialmente quando comparado a outros países.





Ante o exposto, conto com o apoio e a dedicação dos nobres pares para que possamos discutir, aprimorar e aprovar esta proposição, contribuindo para um setor portuário mais dinâmico e moderno no Brasil.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado Federal Leur Lomanto Junior
União Brasil/BA





CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 13.874, DE 20 DE SETEMBRO DE 2019	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2019-0920;13874
LEI Nº 12.529, DE 30 DE NOVEMBRO DE 2011	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2011-1130;12529
LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2001-0605;10233
LEI Nº 13.303, DE 30 DE JUNHO DE 2016	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2016-0630;13303
LEI Nº 9.277, DE 10 MAIO DE 1996	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1996-0510;9277
LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1993-0225;8630
LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2013-0605;12815
LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0108;9432
DECRETO-LEI Nº 37, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966	https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/19601969/decreto-lei-37-18-novembro-1966-375637-normape.html
LEI Nº 10.865, DE 30 DE ABRIL DE 2004	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2004-0430;10865
LEI Nº 10.893, DE 13 DE JULHO DE 2004	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2004-0713;10893
LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2002-0110;10406
DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:194305-01;5452
DECRETO-LEI Nº 828, DE 5 DE SETEMBRO DE 1969	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:196909-05;828
LEI Nº 5.461, DE 25 DE JUNHO DE 1968	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1968-0625;5461

LEI Nº 9.307, DE 23 DE SETEMBRO DE 1996	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1996-0923:9307
DECRETO-LEI N. 6.246 – DE 5 DE FEVEREIRO DE 1944	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:194402-05:6246
LEI Nº 8.036, DE 11 DE MAIO DE 1990	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1990-0511:8036
LEI Nº 1.658, DE 4 DE AGÔSTO DE 1952	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1952-0804:1658
LEI Nº 8.706, DE 14 DE SETEMBRO DE 1993	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1993-0914:8706
LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2001-0710:10257

LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1981-0831:6938
LEI Nº 13.848, DE 25 DE JUNHO DE 2019	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2019-0625:13848
LEI Nº 9.636, DE 15 DE MAIO DE 1998	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1998-0515:9636

FIM DO DOCUMENTO