

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 733-A, 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:
Revejo, de ofício, o despacho de distribuição aposto ao Projeto de Lei n. 733, de 2025, e determino o exame pelas Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional; Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; Desenvolvimento Urbano; Trabalho; Desenvolvimento Econômico; Viação e Transportes; Finanças e Tributação (mérito e art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD). Outrossim, decido criar Comissão Especial para analisar a matéria em razão da distribuição a mais de quatro Comissões de mérito, conforme o inciso II do art. 34 do RICD.

ÀS COMISSÕES DE
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;
DESENVOLVIMENTO URBANO;
TRABALHO;
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Trabalho:
- Emendas apresentadas (491)

III - Na Comissão de Especial:
- Emendas apresentadas (679)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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 conterá 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;

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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;

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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* – VTMIS): 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 aquaviária 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

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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.

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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* - VTMIS) 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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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 afetas 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.

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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.

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

§ 7° 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;

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

d) planejamento estratégico do porto.

II - sabatinar, 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:

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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.

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

§ 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.

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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;e

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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

III - tecnicidade;

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 n° 9.277, de 10 de maio de 1996, e a exigência de que a exploração e gestão do porto público seja

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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:

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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.

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 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,

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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 emporário 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.

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 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 expensas 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

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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.

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 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, arbitrará 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.

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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;

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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.

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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:

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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.

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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.

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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.

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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:

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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 PortoCidade:

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.

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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.

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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.

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 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 rechego; 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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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.

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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 escalações, 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

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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 escalações, 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;

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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.

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

§ 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

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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.

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

§ 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 n° 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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.....

.....

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 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;

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA 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:

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

"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

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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."

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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,

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

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 regramentos 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 revisitar 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.

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 28/02/2025 09:12:07.560 - Mesa
PL n.733/2025

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

CD257906599000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257906599000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leur Lomanto Júnior

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

Apresentação: 16/04/2025 17:33:42.960 - CTRAB
EMC 1/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.1/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº , DE 2025

(Do Sr. Ubiratan SANDERSON)

Acrescente-se o seguinte inciso ao art. 13 do Projeto de Lei nº 733, de 2025:

"Art.13.....
.....
.....XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, com a finalidade de prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto."

CD255176192900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255176192900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sanderson

Apresentação: 22/04/2025 09:47:12.947 - CTRAB
EMC 2/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.2/2025

.....

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva onde couber ao PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se Art, XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX. A inscrição no OGMO, do trabalhador portuário avulso, extingue-se, por qualquer uma das seguintes possibilidades:

I. por cancelamento resultante de descumprimento de normas de procedimento, disciplinares e de assiduidade ou por indisponibilização para a escalação ao trabalho avulso por prazo superior a noventa dias, ininterruptos e injustificados, sem qualquer indenização, garantido o direito de defesa;

II. por cancelamento sem justa causa a qualquer momento, mediante notificação de 30 (trinta) dias e pagamento de indenização no valor equivalente a 70% (setenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios;

III. por idade máxima de 70 (setenta) anos, com o pagamento de indenização no valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios; ou

IV. por morte;"

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários avulsos com idade a partir de 60 (sessenta) anos, ou quando completarem essa idade, e com registro válido em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante a indenização prevista no inciso II deste artigo.

JUSTIFICATIVA

CD253512410900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253512410900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 09:47:12.947 - CTRAB
EMC 2/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.2/2025

A inserção deste Artigo justifica-se pela imperiosa necessidade de assegurar a contínua renovação dos quadros de trabalhadores avulso junto ao OGMO.

Com isto, haverá a possibilidade de se fazer um enxugamento dos quadros para manter no sistema os trabalhadores que efetivamente desejam se dedicar ao trabalho portuário, inclusive se habilitando e se atualizando profissionalmente para essa relevante atividade.

Com a indenização aos TPAs mais idoso também será garantido um afastamento desses trabalhadores com uma garantia financeira para seu sustento e o de sua família.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD253512410900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253512410900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 09:56:00.690 - CTRAB
EMC 3/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.3/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva onde couber ao PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se Art, XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX É dispensável a intervenção de operadores portuários em 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

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

III - relativas à movimentação de:

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

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

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

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

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário, exceto se essa movimentação for realizada por outra empresa interessada valendo-se de trabalho avulso.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

CD258728012800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258728012800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 09:56:00.690 - CTRAB
EMC 3/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.3/2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD258728012800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258728012800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 09:59:39.110 - CTRAB
EMC 4/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.4/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva ao §1º, do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se inciso IV, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

JUSTIFICATIVA

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Também se tem informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, de abril de 2025

CD259537323200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259537323200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 09:59:39.110 - CTRAB
EMC 4/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.4/2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD259537323200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259537323200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:02:17.337 - CTRAB
EMC 5/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.5/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Modifica o texto do §1º do Art.128 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O texto do §1º do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§1º Os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, correspondentes aos valores previstos no caput deste artigo serão aplicados integralmente, vedado o contingenciamento, por meio de transferências intra-orçamentárias, para o custeio e a implementação da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, pela instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, em âmbito local e/ou regional, conforme plano de trabalho elaborado pela instituição de ensino e aprovado pelo Comitê Gestor da Política de Educação Profissional e Tecnológica local e/ou regional.

JUSTIFICATIVA

A redação do §1º tem como finalidade assegurar que os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo sejam aplicados de maneira eficiente, transparente e direcionada à execução da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos no âmbito local e/ou regional. Essa medida possibilita que as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica recebam a transferência intra-orçamentárias dos valores constantes do caput para custeio e implementação de ações que atendam às demandas específicas de formação e qualificação dos trabalhadores portuários, de forma efetiva em âmbito local e/ou regional.

Ao vincular a aplicação de recursos à elaboração de plano de trabalho específico pela instituição de ensino, e aprovação pelo Comitê Gestor da Política local e/ou regional, a norma fomenta a integração entre as necessidades regionais e os objetivos nacionais de qualificação profissional. Esse mecanismo garante que as ações de educação profissional e tecnológica estejam alinhadas

CD259637236200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259637236200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:02:17.337 - CTRAB
EMC 5/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.5/2025

aos desafios e oportunidades do setor portuário e que o uso dos recursos seja pautado em critérios de planejamento estratégico e *accountability,* promovendo a sinergia entre as políticas de ensino, pesquisa e extensão.

Dessa forma, a previsão legal do §1º reforça o compromisso do legislador em incentivar a criação de um ecossistema de educação profissional e tecnológica robusto e interligado, capaz de contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das regiões portuárias, fortalecendo a competitividade e a segurança das operações no setor.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD259637236200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259637236200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:03:45.293 - CTRAB
EMC 6/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.6/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Modifica o texto do caput do Art.128 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O texto do caput do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, 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 transferidos às instituições de educação profissional e tecnológica integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e que possuam portos em sua área de influência, conforme plano de trabalho da Entidade Executora (EEX) e no regulamento desta Lei, com a finalidade de oferecer educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades para os trabalhadores nos portos.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificação do texto do Art. 128 visa construir a necessária sinergia, por meio de instrumento legal, entre as atividades portuárias e a oferta de educação profissional e tecnológica a ser ofertada pelos Institutos Federais. Essa medida incentiva os Institutos Federais, especialmente os localizados em cidades portuárias ou em suas proximidades, a implementarem e manterem cursos técnicos e programas de formação inicial e continuada voltados para o setor portuário.

Ao direcionar os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – conforme previsto no Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969 – para as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, a proposta não só complementa

CD256980436900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256980436900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:03:45.293 - CTRAB
EMC 6/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.6/2025

os orçamentos da educação, mas também fomenta a criação de grupos de pesquisa e atividades de extensão que dialoguem diretamente com as demandas do setor.

Esse dispositivo fortalece o papel dos portos como polos de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, contribuindo para transformar os portos em importantes elos na articulação da atividade econômica portuária. Em cada município onde há um porto público ou instalação de uso privado, já se conta com a infraestrutura de um campus de Instituto Federal, conforme demonstrado no Anexo. Contudo, a sinergia entre o porto e a instituição de ensino ainda não se efetivou plenamente.

A consolidação dessa associação, por meio deste dispositivo, alinharia as práticas operacionais do setor portuário com os modernos processos de formação e qualificação, complementando as diretrizes do então FÓRUM PERMANENTE – estabelecido no art. 33, §4º, da Lei nº 12.815/2013 –, que delega aos órgãos gestores a promoção da formação profissional dos trabalhadores portuários e avulsos, com foco nos avanços tecnológicos e na segurança operacional.

Em suma, o Art. 128 promove um ecossistema inovador e autossustentável para a educação profissional e tecnológica no setor portuário, consolidando o uso dos portos não apenas para o transporte de cargas do comércio exterior, mas também como um importante polo de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, capaz de gerar desenvolvimento socioeconômico de forma regional e nacional.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD256980436900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256980436900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:05:18.860 - CTRAB
EMC 7/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.7/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Modifica o texto do §2º do Art.127 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O texto do §2º do Art.127, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

JUSTIFICATIVA

A inserção do § 2º justifica-se pela necessidade premente de garantir que os profissionais encarregados das atividades portuárias sejam exclusivamente aqueles que comprovem as exigências formativas e técnicas indispensáveis ao desempenho seguro e eficiente dos serviços prestados.

As funções tipicamente portuárias, conforme listadas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013, exigem, por sua própria natureza especial e pelos riscos inerentes à atividade, que apenas trabalhadores com habilitação técnica específica possam exercê-las. Essa realidade é consolidada pela defesa patronal na Ação Trabalhista - Rito Ordinário 1001040-10.2024.5.02.0444, na qual expôs que seus quadros empregatícios contam com profissionais devidamente habilitados por meio de processo específico de qualificação técnica, enfatizando que tais atividades, imprescindíveis para a segurança e integridade dos processos portuários, não podem ser atribuídas a trabalhadores sem a formação adequada.

Ademais, a decisão na ação declaratória, ao reconhecer que as atividades descritas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013 demandam uma habilitação técnica de nível técnico especializado, reforça a excepcionalidade desses serviços, inclusive, afastando-os da base de cálculo da cota de aprendizagem prevista no art. 429 da CLT.

Essa orientação jurídica confirma a necessidade de se priorizar a contratação de trabalhadores portuários qualificados, assegurando a exclusividade no vínculo

CD251735193100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251735193100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:05:18.860 - CTRAB
EMC 7/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.7/2025

empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público, e a prioridade nos processos seletivos nos portos privados.

Portanto, a adequação do texto visa não apenas preservar os altos padrões de qualificação exigidos para a execução das atividades portuárias, mas também resguardar a eficiência operacional dos portos, promovendo um ambiente de trabalho seguro e alinhado às normativas técnicas e legais vigentes.

Essa medida representa um avanço na valorização dos profissionais do setor, garantindo que a mão de obra portuária seja composta por trabalhadores cuja expertise técnica seja reconhecida e indispensável à excelência dos serviços prestados.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD251735193100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251735193100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:06:44.787 - CTRAB
EMC 8/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.8/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Modifica o §1º, do Art.110 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O texto do §1º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

§1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas demais normas pactuadas em Convenção Coletiva que discipline a gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

JUSTIFICATIVA

A previsão de que o OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas normas pactuadas em Convenção Coletiva tem o propósito de garantir que a gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso seja conduzida de forma democrática e participativa. Em um setor marcado por complexas relações laborais e variáveis demandas operacionais, é fundamental que as regras e procedimentos que regem a prestação de serviços sejam elaborados em conjunto com os trabalhadores, assegurando que suas necessidades e direitos sejam amplamente considerados.

Ao estruturar a base normativa do OGMO por meio de um estatuto próprio e de acordos coletivos, promove-se a transparência e a previsibilidade nas relações de trabalho. Essa abordagem fortalece o diálogo social e equilibra os interesses dos diversos agentes envolvidos, permitindo que os trabalhadores, através de seus representantes, contribuam ativamente na formulação das diretrizes. Dessa forma, evita-se a imposição de regras unilateralmente determinadas por gestores e operadores, promovendo a equidade e a justiça no ambiente portuário.

Além disso, a pactuação democrática, prevista na Convenção Coletiva, reforça o incípio fundamental da participação e do respeito às condições laborais equilibradas, ementos essenciais para o aprimoramento das relações de trabalho e a valorização

CD259597061100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259597061100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:06:44.787 - CTRAB
EMC 8/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.8/2025

dos profissionais envolvidos. Essa participação colabora para o desenvolvimento de soluções que atendam às especificidades do setor, garantindo que os mecanismos de gestão da mão de obra reflitam, de maneira efetiva, os anseios e as condições reais dos trabalhadores portuários avulsos.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD259959706100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259959706100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:08:53.810 - CTRAB
EMC 9/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.9/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o §2º, do Art.110 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do §2º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

[...]

§2º No caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista será de responsabilidade solidária dos portos públicos, privados, operadores e terminais portuários integrantes do complexo portuário, incluindo o pagamento de multa rescisória equivalente a duzentos por cento (200%) sobre os valores apurados para fins rescisórios do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificar o texto do §2º, visa estabelecer que, no caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista – englobando, inclusive, a multa rescisória de 200% sobre os valores apurados para fins rescisórios do FGTS – seja de responsabilidade solidária dos portos públicos e privados, assim como dos operadores e terminais integrantes do complexo portuário, como forma de inibir a banalização do processo de extinção dos OGMOs.

Ademais, esse dispositivo busca preservar o princípio da igualdade de direitos, conforme consagrado no art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que assegura tratamento isonômico entre os trabalhadores com vínculo empregatício permanente e os trabalhadores avulsos, pois os trabalhadores com vínculo empregatício permanente possuem o direito à multa incidente sobre o valor do FGTS para fins rescisórios quando a extinção da empresa na qual tem vínculo empregatício.

CD259798875000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259798875000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:08:53.810 - CTRAB
EMC 9/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.9/2025

Assim, ao atribuir a responsabilidade de forma solidária às diversas entidades beneficiadas pelo sistema de pool, evita-se que o trabalhador sofra a transferência dos ônus decorrentes do eventual encerramento do OGMO, garantindo a proteção do seu direito à rescisão e à manutenção da dignidade no ambiente laboral.

Em síntese, a emenda modificativa do §2º encontra respaldo na necessidade de se administrar de forma eficiente e integrada a mão de obra no setor portuário, ao mesmo tempo em que se preservam os direitos trabalhistas fundamentais. Essa abordagem não só atende às exigências operacionais do complexo portuário, como também assegura a efetiva proteção jurídica dos trabalhadores, promovendo a justiça social e a igualdade de tratamento entre todas as modalidades de vínculo no trabalho portuário

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD259798875000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259798875000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:10:41.923 - CTRAB
EMC 10/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.10/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUR §1º ao Art.124 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Incluir §1º no Art.124, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

"§1º - O processo de certificação profissional, possui características específicas e constitui um conjunto articulado de ações de natureza educativa descrito a seguir:

I - sistematização de conhecimentos e competências profissionais que possibilite a elaboração do processo de certificação profissional, de itinerário formativo e de elevação de escolaridade;

II - desenvolvimento de metodologias que permitam identificar, avaliar e reconhecer conhecimentos e competências profissionais que habilitem para o exercício profissional ou para a conclusão ou prosseguimento de estudos;

III - atendimento às demandas de certificação profissional correspondentes aos cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especialização técnica e superiores de tecnologia;

IV - estímulo à inclusão socioprodutiva e ao aumento das possibilidades de inserção profissional e de permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho; e

V - articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes para ampliação da oferta de certificações profissionais."

CD255008943100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255008943100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:10:41.923 - CTRAB
EMC 10/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.10/2025

JUSTIFICATIVA

A presente emenda aditiva do parágrafo e seus incisos no Artigo 124 reafirmam o compromisso com um processo de certificação profissional pautado na sistematização, na inclusão e na valorização dos trabalhadores portuários. A certificação desempenha um papel central no reconhecimento de competências e na promoção da continuidade educacional, contribuindo para o fortalecimento da qualificação profissional e da inserção produtiva. Segue a justificativa para cada inciso:

Inciso I - Sistematização de conhecimentos e competências profissionais: O estabelecimento de um processo que permita a sistematização de conhecimentos e competências profissionais é indispensável para garantir a organização e a consistência na certificação. Esse princípio possibilita a elaboração de itinerários formativos que atendam às demandas específicas dos trabalhadores, promovendo a elevação da escolaridade e a progressão profissional. Essa abordagem favorece uma educação continuada e alinhada às exigências do mundo do trabalho;

Inciso II - Desenvolvimento de metodologias para identificação, avaliação e reconhecimento de competências: A criação de metodologias robustas e inclusivas assegura que os conhecimentos e competências sejam devidamente identificados, avaliados e reconhecidos. Esses processos habilitam os trabalhadores tanto para o exercício profissional quanto para o prosseguimento de estudos, valorizando trajetórias individuais e experiências práticas desenvolvidas nos portos;

Inciso III - Atendimento às demandas de certificação profissional: Ao contemplar os cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especializações técnicas e superiores de tecnologia, o processo de certificação amplia significativamente as opções educacionais e profissionais disponíveis para os trabalhadores portuários. Isso reforça o alinhamento entre a formação oferecida e as necessidades do mercado, promovendo maior empregabilidade;

Inciso IV - Estímulo à inclusão socioprodutiva: O incentivo à inclusão socioprodutiva busca fortalecer as oportunidades de inserção e permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho. A certificação não apenas reconhece formalmente as competências adquiridas, mas também amplia as

CD255008943100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255008943100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:10:41.923 - CTRAB
EMC 10/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.10/2025

possibilidades de atuação profissional em condições de trabalho decente, fomentando a cidadania e o desenvolvimento socioeconômico;

Inciso V - Articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes: A promoção de esforços conjuntos entre instituições e atores envolvidos permite o compartilhamento de boas práticas e a capacitação de docentes, garantindo que a oferta de certificação profissional seja ampliada e qualificada. Essa articulação fortalece a base educacional e favorece o aprimoramento contínuo das ações certificadoras.

Esses incisos reforçam a importância de um sistema de certificação estruturado, que prioriza a equidade, a inclusão e o reconhecimento formal das competências dos trabalhadores portuários, contribuindo para sua valorização e inserção ativa no mercado.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD255008943100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255008943100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:12:06.117 - CTRAB
EMC 11/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.11/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o caput do Art.124 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do caput do Art.124, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda modificativa do caput do Art.124, estabelece que a certificação profissional do trabalhador portuário deve ser realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional (Rede Certifica),

vinculada ao Ministério da Educação, com o propósito de formalizar os conhecimentos e competências adquiridos ao longo da trajetória de vida e trabalho nos portos, em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais.

A fundamentação desse artigo encontra respaldo na Portaria nº 902, de 09 de setembro de 2024, que estabelece diretrizes orientadoras baseadas em princípios essenciais para garantir que o processo de certificação seja estruturado, inclusivo e eficaz. Entre esses princípios destacam-se:

a) Cooperação: O trabalho em rede entre instituições de ensino é indispensável para a sistematização, o compartilhamento e a otimização de

CD255069350900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255069350900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:12:06.117 - CTRAB
EMC 11/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.11/2025

conhecimentos relacionados ao processo certificador, promovendo maior integração entre os atores envolvidos;

b) Articulação: Ações conjuntas entre políticas públicas de educação profissional, emprego e renda, além de outras áreas correlatas, ampliam as possibilidades de inserção dos trabalhadores certificados em condições de trabalho digno e qualificado;

c) Diversidade: O respeito às especificidades individuais e coletivas dos trabalhadores e das ocupações laborais é essencial, garantindo que as avaliações sejam diagnósticas e formativas, alinhadas às experiências vividas nos portos;

d) Verticalização: O reconhecimento das competências permite continuidade no itinerário formativo, incentivando a elevação da escolaridade e a progressão profissional dos trabalhadores certificados;

e) Legitimidade e Confiabilidade: A certificação deve ser conduzida com a participação dos atores sociais, assegurando processos transparentes, precisos e idôneos;

f) Reconhecimento e Validade: A certificação, validada nacionalmente, visa à valorização social e legal das competências adquiridas pelos trabalhadores, garantindo ampla aceitação entre empregadores, instituições educacionais e órgãos fiscalizadores.

Adicionalmente, para a execução desse processo, torna-se imprescindível que a instituição responsável pela certificação possua expertise comprovada em processos certificadores, garantindo que a avaliação seja rigorosa, eficaz e alinhada aos parâmetros estabelecidos pela legislação.

Assim, o artigo reflete não apenas um compromisso com o desenvolvimento profissional do trabalhador portuário, mas também com a promoção de um sistema de certificação baseado em equidade, valorização e inclusão.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD255069350900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255069350900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:14:44.420 - CTRAB
EMC 12/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.12/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR inciso VIII do Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o inciso VIII do Art.3º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

JUSTIFICATIVA

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o ciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o

CD257046011400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257046011400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:14:44.420 - CTRAB
EMC 12/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.12/2025

fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD257046011400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257046011400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:16:17.707 - CTRAB
EMC 13/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.13/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Art.106 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.106, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra do complexo portuário ao qual está abrangido, nos termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado firmados com sindicatos representantes de categoria profissional diferenciada de portuários."

JUSTIFICATIVA

A redação do artigo 106, que assegura aos portos privados a liberdade na contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, desde que respeitados os termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho e realizada por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra, é essencial para garantir um equilíbrio nas relações laborais e evitar práticas prejudiciais à dignidade e aos direitos dos trabalhadores. A justificativa para este dispositivo tem por fundamentos:

a) Prevenção da Concorrência Desleal Baseada na Precarização do Trabalho

Ao condicionar a contratação de trabalhadores à observância das normas pactuadas em instrumentos coletivos, o artigo promove uma padronização nas relações de trabalho portuário. Isso impede que portos privados utilizem a flexibilização excessiva ou a precarização das condições laborais como estratégia para obter vantagens competitivas. Dessa forma, preserva-se um ambiente de concorrência saudável e justo entre portos.

b) Respeito às Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho

CD259609763800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259609763800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:16:17.707 - CTRAB
EMC 13/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.13/2025

Os instrumentos normativos coletivos são fruto do diálogo entre trabalhadores e empregadores, representando o equilíbrio entre interesses das partes envolvidas. Garantir que as relações de trabalho sejam regidas por esses documentos fortalece o papel da negociação coletiva e assegura condições dignas e adequadas para os profissionais portuários.

c) Valorização do Órgão Gestor de Mão de Obra

O uso do Órgão Gestor de Mão de Obra como intermediário nas contratações reforça sua importância como entidade reguladora e garante maior transparência e organização nos processos de recrutamento e alocação de mão de obra portuária. Isso beneficia tanto os trabalhadores quanto os empregadores, criando um ambiente mais previsível e confiável.

d) Promoção da Estabilidade nas Relações de Trabalho

Ao estabelecer normas claras e uniformes para a contratação de trabalhadores portuários, o artigo contribui para um ambiente laboral estável, reduzindo conflitos e garantindo o cumprimento das regras pactuadas. Isso beneficia a sustentabilidade das operações portuárias e protege os direitos dos trabalhadores.

e) Alinhamento com Princípios Constitucionais

A proposta está em consonância com os princípios constitucionais de valorização do trabalho e da dignidade da pessoa humana. Além disso, reforça o compromisso com o direito à negociação coletiva, previsto no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, assegurando que trabalhadores e empregadores participem ativamente das decisões sobre as condições laborais.

f) Fomento ao Desenvolvimento Econômico e Social

Relações de trabalho equilibradas e bem regulamentadas não apenas promovem o bem-estar dos trabalhadores, mas também fortalecem a produtividade e a competitividade dos portos privados. Isso contribui para o desenvolvimento econômico e social do país, alinhando os interesses do setor portuário às práticas sustentáveis.

Em síntese, a presente emenda modificativa do texto do artigo 106 traz, ao contrário da redação proposta pelo PL733/2025, avanços significativos ao setor portuário, garantindo um modelo justo de contratação e protegendo tanto os direitos dos trabalhadores quanto a integridade das operações portuárias.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD259609763800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259609763800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:16:17.707 - CTRAB
EMC 13/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.13/2025

CD259609763800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259609763800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:18:38.137 - CTRAB
EMC 14/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.14/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Art.105 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.105, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.105 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos ou equipes, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho portuário na forma de avulso ou a vínculo empregatício a prazo indeterminado, serão objeto de negociação coletiva do trabalho entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico dos operadores portuários, nos portos públicos ou privados, mediante Convenção ou Acordo Coletivo do Trabalho.

JUSTIFICATIVA

A proposta de redação para o artigo 105, que estabelece a negociação coletiva como meio para definir a remuneração, funções, composição dos ternos ou equipes, multifuncionalidade e demais condições do trabalho portuário, representa um avanço fundamental na construção de relações laborais mais democráticas e equilibradas. Essa redação substitui o texto original, que concentra poderes exclusivamente no tomador de serviços, corrigindo uma injustiça que compromete direitos fundamentais dos trabalhadores. A justificativa para a nova redação pode ser apresentada nos seguintes termos:

a) Respeito ao Direito Fundamental à Negociação Coletiva

O artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal consagra o direito à negociação coletiva como um dos pilares da democracia nas relações de trabalho. Ele

CD251892775800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251892775800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:18:38.137 - CTRAB
EMC 14/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.14/2025

assegura que trabalhadores e empregadores possam discutir, em pé de igualdade, as condições que regem o ambiente laboral. A redação original do artigo 105, ao atribuir unilateralmente decisões ao tomador de serviços, afronta esse direito fundamental e ignora o princípio da igualdade de poder nas deliberações;

b) Equilíbrio e Participação Democrática

A inclusão das entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico no processo de negociação assegura um modelo participativo, no qual as condições laborais refletem os interesses das partes envolvidas. Esse equilíbrio é essencial para evitar imposições arbitrárias e promover a justiça social no setor portuário;

c) Fortalecimento da Representação Sindical

A negociação coletiva valoriza e fortalece o papel dos sindicatos, que representam os trabalhadores e buscam assegurar condições dignas e justas de trabalho. Ao promover o diálogo entre trabalhadores e operadores portuários, a nova redação do artigo 105 garante que os sindicatos desempenhem sua função de proteção e mediação de interesses;

d) Prevenção de Conflitos e Estabilidade no Setor

O estabelecimento de condições laborais através de convenções ou acordos coletivos reduz consideravelmente o risco de conflitos trabalhistas. A redação proposta cria um ambiente mais estável, no qual decisões são tomadas coletivamente, evitando paralisações ou impasses que poderiam prejudicar a produtividade e eficiência do setor;

e) Alinhamento com Práticas Modernas e Internacionais

A negociação coletiva está em consonância com as boas práticas internacionais, como as defendidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). O modelo proposto para o artigo 105 reforça o compromisso do Brasil com princípios de trabalho decente, que incluem diálogo social e cooperação como bases para relações laborais saudáveis e produtivas;

f) Promoção da Transparência e Confiança

CD251892775800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251892775800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:18:38.137 - CTRAB
EMC 14/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.14/2025

Ao formalizar a negociação coletiva como instrumento para definir condições laborais, a redação proposta favorece um ambiente de maior transparência, no qual as partes têm clareza sobre seus direitos e responsabilidades. Isso fortalece a confiança mútua entre trabalhadores e empregadores.

Dessa forma, a redação sugerida corrige as lacunas do texto original e promove um modelo democrático, participativo e alinhado aos valores constitucionais, garantindo a dignidade dos trabalhadores portuários e a eficiência do setor como um todo, com um modelo que vem desde 1993 (Art.26, Lei nº 8.630/1993) e repetida na revisão legislativa de 2013 (Art.43, Lei nº 12.815/2013), cabendo ao Poder Legislativo se contrapor energicamente a esse enorme retrocesso social do mundo do trabalho.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD251892775800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251892775800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:20:28.720 - CTRAB
EMC 15/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.15/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §4º, do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do §4º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º Para os fins desta lei, considera-se multifuncionalidade a aptidão do trabalhador portuário, após processo de capacitação e certificação, para exercer múltiplas funções no âmbito das atividades portuárias, incluindo aquelas distintas de sua função de origem.

JUSTIFICATIVA

A inclusão do § 4º na presente lei, definindo multifuncionalidade como a aptidão do trabalhador portuário para exercer múltiplas funções após processo de capacitação e certificação, é essencial para modernizar e aprimorar as práticas no setor portuário. A justificativa para essa redação é sustentada pelos seguintes pontos:

Reconhecimento da Versatilidade Profissional

Essa definição valoriza e regulamenta a possibilidade de o trabalhador portuário, após treinamento adequado, desempenhar funções variadas, permitindo maior eficiência e adaptabilidade às demandas operacionais dos portos;

Garantia de Qualificação e Segurança

Ao vincular a multifuncionalidade à capacitação e certificação, o dispositivo assegura que os trabalhadores estejam devidamente preparados para exercer funções diferentes com competência e segurança, reduzindo riscos operacionais;

Promoção da Competitividade Portuária

CD256641306900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256641306900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:20:28.720 - CTRAB
EMC 15/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.15/2025

A multifuncionalidade fortalece a produtividade no setor portuário ao permitir que os trabalhadores sejam alocados conforme as necessidades específicas das operações, adaptando-se a exigências diversas e promovendo maior agilidade nos processos;

Sustentação Legal de Práticas Modernas

O conceito de multifuncionalidade reflete uma realidade já vivenciada em muitos portos, que buscam otimizar recursos humanos e tecnológicos. Formalizar essa prática na legislação proporciona maior segurança jurídica e padronização das atividades;

Melhoria da Gestão de Recursos Humanos

A multifuncionalidade reduz custos operacionais e melhora a alocação de mão de obra, tornando possível um aproveitamento mais inteligente e eficiente dos profissionais disponíveis.

A redação proposta reforça a importância de capacitar e certificar os trabalhadores portuários, promovendo uma abordagem responsável e moderna que beneficia tanto os trabalhadores quanto as empresas e operadores envolvidos.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD256641306900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256641306900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:22:16.820 - CTRAB
EMC 16/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.16/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do inciso III, §1º, do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do inciso III, §1º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"III - Conferência de carga e descarga: atividade de identificação, registro, contagem e inspeção de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino e verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferencia do manifesto e demais serviços correlatos, na forma manual ou utilizando sistemas informatizados, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, seja no seu costado, ou remotamente, através do uso de tecnologias da informação nas dependências administrativas do porto público ou privado.

JUSTIFICATIVA

A emenda que define a conferência de carga e descarga como uma atividade abrangente e adaptável é fundamental para acompanhar a evolução tecnológica e atender às demandas modernas do setor portuário. A redação proposta, que inclui a realização do processo remotamente por meio de tecnologias da informação, complementa o entendimento tradicional e garante maior eficiência e alinhamento com práticas contemporâneas.

A justificativa para essa emenda é sustentada pelos seguintes pontos:

Inovação e Modernização do Setor Portuário - A inserção do uso de tecnologias da informação na execução das atividades de conferência remotamente reconhece e promove a modernização das operações portuárias. Essa adaptação não

CD252802370100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252802370100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:22:16.820 - CTRAB
EMC 16/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.16/2025

só viabiliza maior agilidade nos processos, como também posiciona o setor em consonância com tendências globais de automação e digitalização.

Maior Flexibilidade Operacional - Ao permitir a execução remota dessas atividades, a emenda promove uma flexibilidade essencial, especialmente em cenários que exigem soluções descentralizadas. Isso beneficia portos com infraestruturas diversificadas, tanto públicos quanto privados, proporcionando mais opções de gerenciamento.

Aumento da Segurança e Precisão - A utilização de tecnologias da informação no processo de conferência proporciona maior precisão no registro e controle de volumes e características das mercadorias. Adicionalmente, operações remotas reduzem a exposição de trabalhadores a riscos físicos, promovendo um ambiente mais seguro.

Em suma, a emenda não apenas aprimora o marco regulatório das atividades de conferência de carga e descarga, mas também posiciona o setor portuário como protagonista na adoção de práticas inovadoras, sustentáveis e economicamente viáveis.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD252802370100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252802370100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:24:12.467 - CTRAB
EMC 17/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.17/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta inciso XII, com redação abaixo,I ao Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável. "

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas

CD257320674600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257320674600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:24:12.467 - CTRAB
EMC 17/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.17/2025

regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD257320674600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257320674600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:27:06.257 - CTRAB
EMC 18/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.18/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Altera o §2º, do Art.101, caput, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O texto do §2º do Art.101, caput, passa a vigorar com o seguinte teor:

§ 2º A educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores nos portos, será discutida e pactuada no âmbito do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos, constituído localmente, regionalmente ou no âmbito de cada complexo portuário, a ser composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil, conforme regulamento.

JUSTIFICATIVA

A criação do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos visa assegurar um espaço institucional de diálogo e construção coletiva entre o governo e a sociedade civil, promovendo a articulação necessária para atender às demandas específicas do setor portuário. A composição paritária do Fórum reforça o princípio democrático e participativo, permitindo que tanto o poder público quanto os trabalhadores e demais stakeholders do setor colaborem na definição de políticas, qualificações e certificações adequadas.

CD253468267200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253468267200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:27:06.257 - CTRAB
EMC 18/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.18/2025

Ao estabelecer que a educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores portuários, sejam discutidas e pactuada nesse âmbito, o parágrafo busca alinhar as formações às necessidades regionais e locais, promovendo eficiência, inclusão e adequação às exigências do setor. Além disso, a diversidade na abrangência — local, regional ou por complexo portuário — garante flexibilidade e eficiência no atendimento às particularidades de cada realidade operacional.

Essa medida é essencial para fortalecer o setor portuário, que desempenha papel estratégico no desenvolvimento econômico e social do país, oferecendo formação profissional qualificada e adaptada às constantes mudanças tecnológicas e operacionais.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD253468267200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253468267200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:31:39.333 - CTRAB
EMC 19/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.19/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

O 3º do Art.101, caput, passa a vigorar com o seguinte teor:

"§3º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário e do trabalho portuário avulso será atestada mediante certificado emitido pelos Institutos Federais e adotado pelo OGMO , que atuarão como instituições acreditadoras e certificadoras das competências profissionais específicas do setor portuário."

JUSTIFICATIVA

A presente disposição encontra respaldo legal no § 2º[1] do art. 2º da Lei nº 11.892/2008 que atribui aos Institutos Federais o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais no âmbito de sua atuação. Dada a relevância estratégica das atividades desenvolvidas no setor portuário para o desenvolvimento econômico e social do país, torna-se indispensável a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores que atuam nesse segmento, tanto em regime avulso quanto permanente.

Ao designar os Institutos Federais como responsáveis pela emissão dos certificados de qualificação, a norma aproveita a capilaridade, expertise e infraestrutura já consolidadas dessas instituições na formação e certificação profissional, assegurando elevados padrões de qualidade e alinhamento às demandas específicas do setor portuário.

Essa medida visa não apenas promover maior transparência e confiabilidade no processo de certificação, mas também garantir que os trabalhadores portuários estejam devidamente capacitados para atender às

[1] Art. 2º Os Institutos Federais são instituições de educação superior, básica e profissional, pluricurriculares e multicampi, especializados na oferta de educação profissional e tecnológica nas diferentes modalidades de ensino, com base na conjugação de conhecimentos técnicos e tecnológicos com as suas práticas pedagógicas, nos termos desta Lei.
[...]
§ 2º No âmbito de sua atuação, os Institutos Federais exercerão o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais.

CD256478052800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256478052800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:31:39.333 - CTRAB
EMC 19/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.19/2025

exigências tecnológicas e operacionais do transporte aquaviário, fortalecendo assim a eficiência e competitividade dos portos brasileiros.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025.

Deputado Federal JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD256478052800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256478052800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:49:03.900 - CTRAB
EMC 20/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.20/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

O §1º, do Art.101 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências, que passa a vigorar com o seguinte teor:

> *"§ 1º Fica instituída a Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, em razão de sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país, buscando:*
>
> a) *promover a qualificação técnica, a certificação profissional e o acesso ao processo de educação continuada;*
> b) *ser executada pelas instituições de ensino integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica;"*

JUSTIFICATIVA

A proposição busca instituir uma Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, considerando sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país. Essa política visa promover a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores, garantindo sua aptidão para o exercício de cargos de chefia e direção, bem como para a operação de máquinas e equipamentos portuários.

Diante do acelerado avanço tecnológico, energético e digital que impacta diretamente as atividades portuárias, é essencial que essa política receba a devida centralidade no âmbito da formação profissional. Para isso, propõe-se a transferência do atual sistema de formação, a cargo da Marinha, para a Rede

CD253700375400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253700375400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:49:03.900 - CTRAB
EMC 20/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.20/2025

Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação (Art. 1º, Lei nº 11.892/2008). Além disso, os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), arrecadados das atividades empresariais no setor portuário, deverão ser redirecionados para o fortalecimento dessa política, assegurando sua efetividade e alcance.

Com esta emenda, pretende-se criar um ambiente mais inclusivo e capacitado, onde os trabalhadores dos portos públicos e privados tenham acesso a formação e certificação condizentes com as exigências do mercado e do progresso tecnológico, contribuindo para a eficiência das operações portuárias e o fortalecimento do setor como um todo.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD253700375400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253700375400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:52:10.067 - CTRAB
EMC 21/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.21/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta, com a redação abaixo, o inciso XVII ao Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a

CD250032975800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250032975800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:52:10.067 - CTRAB
EMC 21/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.21/2025

imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD250032975800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250032975800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:55:54.390 - CTRAB
EMC 22/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.22/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta, com a redação abaixo, o inciso XVII ao Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a

CD259165035100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259165035100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:55:54.390 - CTRAB
EMC 22/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.22/2025

imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD259165035100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259165035100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:58:49.370 - CTRAB
EMC 23/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.23/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe modificação ao texto do Inciso II do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

JUSTIFICATIVA

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

CD256981333000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256981333000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 10:58:49.370 - CTRAB
EMC 23/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.23/2025

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD256981333000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256981333000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:01:24.423 - CTRAB
EMC 24/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.24/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 126

"Art. 126.

.....

.....

§ 2º A *contratação por prazo indeterminado de trabalhadores portuários far-se-á entre os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO e, excepcionalmente, após celebração de negociação coletiva, entre os trabalhadores portuários cadastrados no OGMO.*

§ 3º Comprovada a ausência de interesse dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, poderá haver contratação de trabalhadores externos ao sistema OGMO, sendo obrigatório:

I – negociação coletiva prévia;

II – treinamento prévio pelo OGMO; e

III – intermediação pelo OGMO.

IV

§ 4º A negociação coletiva deverá prever condições de trabalho e benefícios social, além da garantia de renda (conforme Convenção 137 da OIT) aos trabalhadores portuários avulsos que dependem exclusivamente do trabalho portuários e que permanecerem com rodiziários no OGMO.

§ 5º As contratações referidas nos §§ 2º e 3º deste artigo observarão a média salarial da categoria."

CD252854182700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252854182700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:01:24.423 - CTRAB
EMC 24/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.24/2025

JUSTIFICATIVA

A presente emenda propõe alteração da redação do anteprojeto para constar a redação da ORIENTAÇÃO N. 1 da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONATPA), do Ministério Público do Trabalho (MPT), há anos vigente e que tem muito bem servido para apaziguar os conflitos nas relações de trabalho no porto.

A prioridade nos moldes trazidos pela CONATPA/MPT cumpre sua função no sentido de trazer os atores sociais para que sejam envolvidos no processo de contratação, observada, assim, uma série de etapas a fim de verificar se há realmente ausência de interessados na contratação a prazo indeterminado dentro dos quadros do OGMO.

Desta forma, existiria um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que garante a estabilidade no setor.

A substituição da exclusividade pela prioridade sem indicar os meios de sua efetivação representaria um significativo retrocesso social, prejudicando os direitos fundamentais dos trabalhadores portuários e criando insegurança jurídica.

A presente emenda tem, portanto, a finalidade de trazer uma maior estabilidade ao setor e prestigiar a negociação coletiva, ao envolver os trabalhadores na *tomada de decisão* sobre a contratação com vínculo.

Via de regra, o trabalhador mais qualificado para ser contratado a prazo indeterminado é aquele que está presente no porto e qualificado para as atividades portuárias. Não faz sentido, portanto, buscar trabalhador de fora de porto, um *outsider*, para exercer funções dentro do porto. O mais lógico é que os próprios trabalhadores habilitados e treinados que já trabalham no porto possam ter ao menos a prioridade na aquisição deste emprego, mas o texto legal precisa indicar como esta prioridade será exercida.

Não se olvida que, em alguns casos, os próprios trabalhadores não têm interesse na vinculação, por isso a presente Emenda traz a possibilidade de contratação de trabalhadores de fora do sistema para resolver situações pontuais.

Importante dizer, também, que a oferta de trabalho deve respeitar a média salarial oferecida na modalidade de trabalho avulso, caso contrário estaria havendo uma inibição lógica de atração dos trabalhadores do sistema.

CD252854182700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252854182700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:01:24.423 - CTRAB
EMC 24/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.24/2025

A proposta de substituição contida no anteprojeto - sem indicar os mesmos pelos quais a prioridade seria exercida - introduziria profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, precarizando as condições de trabalho e desorganizando os sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Portanto, a presente emenda propõe a substituição do § 2º do art. 126 deste Projeto de Lei pela redação acima proposta, de modo a evitar os riscos e impactos negativos das alterações, indicando os meios pelas quais vigorará o regime de prioridade na contratação de trabalhadores portuários avulsos para a contratação por prazo indeterminado.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD252854182700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252854182700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:03:10.053 - CTRAB
EMC 25/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.25/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

EMENDA ADITIVA

Inclua-se a seguinte redação ao inciso III ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos."

JUSTIFICATIVA

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às

CD254777302000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254777302000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:03:10.053 - CTRAB
EMC 25/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.25/2025

informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de

CD254777302000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254777302000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:03:10.053 - CTRAB
EMC 25/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.25/2025

trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade

de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e

CD254777302000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254777302000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:03:10.053 - CTRAB
EMC 25/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.25/2025

deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O trabalho de conferência de carga é necessário as operações portuárias, a exemplo do que ocorre nos principais e mais importantes portos do exterior, sendo atividade que não pode ser excluída daquelas do trabalho portuário, razão pela qual deve ser acolhida a presente emenda para permanecer amparado na legislação portuária.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

CD254777302000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254777302000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:03:10.053 - CTRAB
EMC 25/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.25/2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD254777302000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254777302000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:04:56.280 - CTRAB
EMC 26/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.26/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Exclua-se o parágrafo único do artigo 99, do Projeto de Lei 733/2025:

JUSTIFICATIVA

O parágrafo único do artigo 99 do projeto enumera atividades que entende não constituir o trabalho portuário, excluindo diversas atividades que hoje são consideradas atividades específicas dos portuários.

O transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, sempre foi considerado trabalho portuário de capatazia. A sua exclusão diminui o campo de trabalho dos trabalhadores portuários.

Está sendo excluída das tarefas do trabalhador portuário atividade que sempre desenvolveu e sempre foi considerado o que de imediato traz consequências na oportunidade de trabalho, sem qualquer tipo de reparação, embora a movimentação interna represente substancial postos de trabalho.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore que hoje são desenvolvidas por trabalhadores portuários estivadores e na região norte é onde ocorre a maior empregabilidade.

A retirada desse tipo de trabalho afeta diretamente as oportunidades de trabalho dos estivadores, também sem que o projeto regule qualquer compensação.

Por outro lado, os trabalhadores empregados da autoridade portuária, mesmo aqueles que não se ativam diretamente na movimentação de carga, são reconhecidos como portuários, tanto assim que os Sindicatos representam esses trabalhadores na qualidade de portuários.

CD255099650100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255099650100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:04:56.280 - CTRAB
EMC 26/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.26/2025

Ademais, a Autoridade Portuária também pode realizar operação portuária, de modo que não há como vedar a condição de trabalhador portuário pela natureza do empregador.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD255099650100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255099650100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:06:55.660 - CTRAB
EMC 27/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.27/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICATIVA

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)

No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez, deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores. Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados, pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via

CD254033968900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254033968900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:06:55.660 - CTRAB
EMC 27/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.27/2025

OGMO - tanto nas condições de avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido – e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada “prioridade” prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente, previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal. Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que estabelece item 8 de seu Artigo 19:

Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação. Grifa-se

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio

CD254033968900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254033968900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:06:55.660 - CTRAB
EMC 27/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.27/2025

constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

Enfim: a *exclusividade* é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO, bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem que passar pelo diálogo e negociação e a simples exclusão da “exclusividade” como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação as empresas dentro do porto público.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

CD254033968900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254033968900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

Apresentação: 22/04/2025 11:06:55.660 - CTRAB
EMC 27/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.27/2025

CD254033968900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254033968900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:10:27.110 - CTRAB
EMC 28/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.28/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 3° do art. 115, do Projeto Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos da categoria de origem e, em seguida, os multifuncionais."

JUSTIFICATIVA

A escala do trabalhador portuário avulso deve iniciar sempre pelos trabalhadores da atividade portuária de origem, ou seja, daquela de seu ingresso para o sistema.

A adoção de critério diverso pode resultar em prejuízo aos trabalhadores que possuem habilitação para a atividade mais qualificada.

Um trabalhador que está habilitado para operação de equipamento, como atividade de origem e não está habilitado e/ou não tem condições físicas de trabalho braçal, não pode sair na escala em posição posterior a de outro trabalhador que tem habilitação para o trabalho braçal e de operação de máquinas. O primeiro trabalhador estaria preterido na escala.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD255183614300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255183614300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:15:00.183 - CTRAB
EMC 29/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.29/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. Em negociação coletiva de trabalho serão definidos a composição do quantitativo das equipes, a remuneração, os benefícios e as demais condições do trabalho, tanto na modalidade avulsa como a vínculo empregatício a prazo indeterminado, observando ao princípio da consensualidade previsto no Art. 108 deste Projeto de Lei".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda incentiva a negociação coletiva e a observância dos princípios constantes no artigo 108 no sentido de que as relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos diversos princípios elencados nesse dispositivo.

O princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos também deve ser respeitado.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode

CD258374026500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258374026500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:15:00.183 - CTRAB
EMC 29/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.29/2025

haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

Por outro lado, a negociação coletiva deve ser incentivada, pois somente através do diálogo se estabelecem as relações harmoniosas do capital e do trabalho.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD258374026500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258374026500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:17:13.317 - CTRAB
EMC 30/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.30/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embarcações.

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

I – capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou Gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

CD255131580800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255131580800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:17:13.317 - CTRAB
EMC 30/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.30/2025

III- conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, convés, plataformas e em outros locais da embarcação.

"§ único O trabalho portuário estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embarcações é considerado categoria profissional diferenciada. "

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

CD255131580800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255131580800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:17:13.317 - CTRAB
EMC 30/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.30/2025

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje).

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos).

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção

CD255131580800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255131580800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:17:13.317 - CTRAB
EMC 30/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.30/2025

decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das

CD255131580800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255131580800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:17:13.317 - CTRAB
EMC 30/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.30/2025

pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada para manter a atividade centenária de conferência de carga.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD255131580800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255131580800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:18:51.057 - CTRAB
EMC 31/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.31/2025

EMENDA MODIFICATIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao artigo 110 do Projeto de Lei 733/2025

"Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários devem constituir um órgão de gestão de mão de mão de obra – OGMO destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e no regime de trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o registro do trabalhador portuário;

III – selecionar, treinar e habilitar o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro do trabalhador avulso;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas necessárias ao atendimento do trabalho portuário sob o regime de avulso e vínculo de emprego a prazo indeterminado, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII – Ceder trabalhador portuário avulso para vínculo de emprego a prazo indeterminado; e

CD257244306500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257244306500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:18:51.057 - CTRAB
EMC 31/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.31/2025

VIII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1º. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições em contrário pactuada em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

§ 2º. Caso celebrado acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;"

JUSTIFICATIVA

O OGMO- Órgão Gestor da Mão de Obra do Trabalho Portuário deve ser o único para fornecer a mão de obra avulsa em cada porto, tendo a responsabilidade de realizar administração e fornecimento dessa mão de obra do trabalho, podendo ceder trabalhador para vínculo de emprego a prazo indeterminado.

A permissão para criação de empresas prestadoras de trabalho avulso para concorrer com o OGMO, simplesmente contribuiu para um desarranjo geral do sistema, com violação a Convenção 137 da OIT.

Sem um órgão responsável de controlar o número de trabalhadores avulsos necessários ao atendimento da demanda de cada porto, haverá a precarização da mão de obra, além de um aumento indiscriminado de trabalhadores de forma que não será assegurada a obtenção e ganho.

Por outro lado, o projeto não assegura a garantia de renda. Se permite um aumento indiscriminado de trabalhadores com a consequente

CD257244306500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257244306500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:18:51.057 - CTRAB
EMC 31/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.31/2025

redução de oportunidades de trabalho, deve, em contrapartida assegura a garantia de renda.

Ao defender o modelo de centralização no fornecimento da mão de obra a único órgão é possível o efetivo controle e regulação dos quantitativos, como acontece com a atual legislação.

Por essas razões, a formação do OGMO não pode ser facultativa, mas, deve ser obrigatória, ao mesmo tempo que deve ser rejeitado o modelo de fornecimento de mão de obra avulsa por empresas prestadoras de serviços. Esse modelo que tem por espelho o que acontece em Portugal, tem se mostrado ineficaz e desastroso.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD257244306500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257244306500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:21:01.873 - CTRAB
EMC 32/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.32/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Suprimir o *caput* do artigo 102 do Projeto de Lei 733/2025.

~~"Art. 102. É dispensável a intervenção de trabalhadores portuários nas~~

~~operações:~~

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário, em emenda a ser inserida no Capítulo VI deste PL, e não ao trabalhador. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala da Comissão, de abril de 2025

CD250243069000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250243069000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

Apresentação: 22/04/2025 11:21:01.873 - CTRAB
EMC 32/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.32/2025

CD250243069000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250243069000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:22:37.927 - CTRAB
EMC 33/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.33/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025.

"Art..... A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes na atividade portuária no ambiente do porto público e do porto privado, fica instituído em favor do trabalhador portuário o adicional de riscos de 40% (quarenta por cento), que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos.

§ 1° Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

§ 2° Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

§ 3° O regulamento disporá sobre os critérios para aferição dos serviços considerados penosos e sob risco elevado na atividade portuária.

§ 4° Só será devido uma única vez, na execução da mesma tarefa, o adicional previsto neste artigo, mesmo quando ocorra, simultaneamente, mais de uma causa de risco. "

CD258297441400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258297441400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:22:37.927 - CTRAB
EMC 33/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.33/2025

JUSTIFICATIVA

A proposta de inclusão do "adicional de risco portuário" no presente projeto de lei tem por base o art. 7°, inciso XXIII da Constituição Federal, que prevê expressamente o direito dos trabalhadores ao adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, conforme previsto em lei.

No contexto das operações portuárias, as atividades desenvolvidas são, em sua maioria, classificadas como de alto risco. O trabalho portuário envolve exposição constante a condições de periculosidade, como a movimentação de cargas pesadas, o contato com substâncias perigosas, além de insalubridade inerente ao ambiente de trabalho e à infraestrutura portuária. A criação do adicional de risco visa garantir a justa compensação financeira a que esses trabalhadores têm direito, promovendo também uma medida de incentivo para que os empregadores adotem práticas e medidas para a eliminação ou redução de tais riscos no ambiente de trabalho.

A proposta busca regulamentar de maneira clara e objetiva a forma de pagamento desse adicional, evitando a sobreposição de benefícios de caráter similar que já vinham sendo pagos e que, por sua vez, muitas vezes geram insegurança jurídica. Com a instituição de um percentual fixo de 40% sobre o valor do salário-hora ordinário, a norma trará uniformidade ao tratamento da questão, proporcionando segurança aos trabalhadores portuários, que terão seus direitos assegurados de forma clara e efetiva.

Ademais, a proposta prevê que o regulamento estipulará os critérios específicos para a aferição dos serviços considerados sob risco na atividade portuária. Esta regulamentação é essencial para garantir que os critérios sejam adequados à realidade operacional e técnica do setor, prevenindo a insegurança jurídica na aplicação do adicional.

Por fim, ao dispor que o adicional será pago apenas uma vez, ainda que existam várias causas de risco simultâneas na execução de uma mesma tarefa, a proposta visa evitar o acúmulo de adicionais por risco, promovendo um equilíbrio justo entre os direitos dos trabalhadores e a sustentabilidade das operações portuárias.

CD258297441400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258297441400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:22:37.927 - CTRAB
EMC 33/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.33/2025

Os portos são áreas de grande movimentação de cargas pesadas e volumosas, além de um fluxo constante de trabalhadores, veículos e equipamentos, como guindastes, empilhadeiras e transportadores. Esse ambiente dinâmico e desordenado aumenta significativamente o risco de acidentes, principalmente relacionados a:

Os trabalhadores portuários frequentemente trabalham em contêineres, navios e outras áreas elevadas, o que aumenta a possibilidade de quedas, bem como, devido ao tráfego intenso de veículos e equipamentos pesados, há uma alta incidência de acidentes envolvendo atropelamentos e, ainda, o manuseio de cargas volumosas e pesadas representa um risco de esmagamento e ferimentos graves.

De acordo com o estudo “Fatal Occupational Injuries in the U.S. Longshoring Industry, 1983–2010” (Mendes, F., e colaboradores, 2015), publicado na American Journal of Industrial Medicine, as taxas de fatalidade no trabalho portuário são significativamente superiores às de outras indústrias. Por exemplo, nos Estados Unidos, a taxa de fatalidade no setor de "Longshoring" (operações portuárias e de estiva) era de 15,9 por 100 mil trabalhadores, enquanto a taxa para todas as indústrias era de 3,4 por 100 mil trabalhadores.

Os trabalhadores portuários são frequentemente expostos a condições climáticas adversas, como chuvas intensas, ventos fortes, calor extremo ou frio intenso, que podem comprometer a segurança e a saúde. Essas condições aumentam o risco de acidentes, como quedas em superfícies escorregadias, além de causar desconforto térmico, desidratação, fadiga e doenças ocupacionais relacionadas à exposição prolongada a ambientes hostis.

Segundo o estudo "Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo en los Puertos de América Latina y el Caribe" realizado pela Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a exposição a fatores climáticos extremos é uma das preocupações recorrentes para a saúde e segurança dos trabalhadores portuários, contribuindo para o alto índice de acidentes.

A manipulação e movimentação de cargas diversas nos portos muitas vezes incluem materiais perigosos, como produtos químicos tóxicos,

CD258297441400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258297441400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:22:37.927 - CTRAB
EMC 33/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.33/2025

inflamáveis, corrosivos ou contaminantes biológicos. A exposição acidental a essas substâncias pode resultar em intoxicações agudas, queimaduras químicas, alergias e até doenças crônicas.

A presença de contêineres que transportam cargas perigosas e substâncias tóxicas, aliada à necessidade de manuseio cuidadoso desses materiais, aumenta os riscos de acidentes e exposições prejudiciais à saúde dos trabalhadores. Um estudo publicado pelo Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) da Espanha aponta que a exposição a produtos químicos e agentes biológicos nos portos é um fator significativo para doenças respiratórias, dermatológicas e sistêmicas.

O trabalho portuário exige um ritmo intenso de atividades, com jornadas longas e, em regra, o trabalho em turnos para atender às demandas do transporte marítimo. O trabalho noturno e a falta de pausas adequadas para descanso podem contribuir para o aumento da fadiga dos trabalhadores, reduzindo a atenção e aumentando a probabilidade de acidentes.

A International Labour Organization (ILO) aponta que a fadiga relacionada a turnos longos e trabalho noturno é um fator crítico que afeta a segurança e a saúde ocupacional dos trabalhadores portuários, com impacto direto na taxa de acidentes e lesões no ambiente de trabalho.

De acordo com relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA), a implementação efetiva de práticas de segurança e a formação contínua dos trabalhadores são fatores essenciais para reduzir o risco de acidentes e melhorar a saúde ocupacional no setor portuário, mas, enquanto esse cenário não encontrar uma efetiva mudança, há justificativa técnica e jurídica para que os trabalhadores recebem um adicional que compense as condições de trabalho às quais estão expostos.

E a demonstrar que não se trata de riscos potenciais, mas efetivos, trazemos alguns dados estatísticos que reforçam a justificativa da presente emenda:

No Brasil, segundo informações da Fundacentro, o setor portuário é um dos que apresentam maior índice de acidentes graves e fatais,

CD258297441400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258297441400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:22:37.927 - CTRAB
EMC 33/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.33/2025

representando uma parcela significativa das estatísticas de acidentes de trabalho no país.

A CEPAL relata que, em portos da América Latina, as taxas de acidentes fatais por 100 mil trabalhadores podem ser de 6 a 10 vezes maiores que a média de outros setores de transporte.

Dessa forma, a presente emenda atende aos princípios constitucionais de valorização do trabalho e de proteção à saúde e à segurança dos trabalhadores, sem prejudicar o funcionamento das operações portuárias, promovendo justiça social e assegurando a dignidade no trabalho portuário.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD258297441400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258297441400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:24:39.713 - CTRAB
EMC 34/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.34/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se artigo onde couber ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. xx - O trabalhador portuário, inscrito no OGMO até a data de entrada em vigor da presente lei, quando atingir 25 (vinte e cinco) anos de serviço no porto, seja na modalidade avulsa ou a vínculo empregatício, terá direito a aposentaria especial por presunção de especialidade de classe, junto ao INSS, sem necessidade de comprovação de condições especiais. "

JUSTIFICATIVA:

A presente emenda visa contemplar o trabalhador portuário, dando a ele a importância que representa na economia do país.

O trabalhador portuário exerce atividades em um ambiente de risco e com condições de trabalho que demandam uma proteção diferenciada por parte da Previdência Social, dada a natureza e as especificidades dessa função. Atualmente, os trabalhadores portuários, especialmente aqueles que atuam diretamente nas operações de carga e descarga, movimentação de mercadorias e atividades relacionadas à manutenção da infraestrutura portuária, enfrentam condições adversas que justificam o reconhecimento de sua profissão como uma categoria especial dentro do sistema previdenciário.

1. Condições de Trabalho Adversas

O trabalhador portuário está exposto a condições de trabalho altamente insalubres e perigosas, como a constante exposição ao calor intenso, poeira, umidade, ruídos

CD258823434500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258823434500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 27/04/2025 14:24:39.713 - CTRAB
EMC 34/2025 CTRAB - PL 733/2025
EMC n.34/2025

elevados e risco de acidentes com equipamentos pesados. Essas condições podem afetar a saúde do trabalhador a médio e longo prazo, com a possibilidade de desenvolver doenças ocupacionais, como problemas respiratórios, lesões musculoesqueléticas, e até doenças cardiovasculares.

2. Risco de Acidentes de Trabalho

O ambiente portuário é marcado por uma grande movimentação de cargas, veículos pesados e maquinários, o que aumenta o risco de acidentes fatais ou de grande gravidade. O trabalho nas docas, a carga e descarga de mercadorias e a operação de máquinas requerem grande agilidade, concentração e o cumprimento de normas de segurança, que nem sempre são suficientes para evitar acidentes. Isso coloca o trabalhador portuário em uma situação de risco constante.

3. Aposentadoria Especial

Em razão da natureza da atividade, muitos trabalhadores portuários enfrentam o desgaste físico e mental mais acentuado do que outros profissionais, o que torna mais difícil a continuidade no trabalho até a idade padrão de aposentadoria. O regime de aposentadoria especial, aplicável a algumas categorias de trabalhadores expostos a condições prejudiciais à saúde, se mostra um mecanismo essencial para garantir a dignidade desses profissionais, permitindo que se aposentem de forma antecipada, após um número reduzido de anos de contribuição.

4. Reconhecimento Histórico e Social da Função

Os trabalhadores portuários desempenham um papel crucial para a economia nacional, uma vez que os portos são pontos estratégicos para o comércio internacional e para o abastecimento interno de diversos produtos essenciais. A atividade portuária está intimamente ligada ao crescimento econômico e à movimentação do comércio exterior, tornando esses profissionais essenciais para o funcionamento do país. Portanto, é necessário que haja um reconhecimento formal da sua importância e a criação de um regime de previdência que leve em consideração as condições excepcionais de seu trabalho.

5.Precedentes Legais e Internacionais

CD258823434500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258823434500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 23/04/2025 10:24:39.713 - CTRAB
EMC n.34/2025
EMC 34/2025 CTRAB => PL 733/2025

Em diversos países, os trabalhadores que exercem funções em condições de risco, como aqueles expostos à radiação, atividades subterrâneas ou operações portuárias, têm reconhecimento como categoria especial para fins de aposentadoria. No Brasil, algumas profissões, como os trabalhadores da mineração, já possuem esse tipo de reconhecimento, o que reforça a necessidade de estender essa mesma consideração aos trabalhadores portuários.

Diante do exposto, é fundamental que o trabalhador portuário seja reconhecido como uma categoria especial do INSS, com direito à aposentadoria antecipada e com condições diferenciadas de seguridade social, como forma de assegurar a proteção de sua saúde e integridade, considerando as adversidades a que está submetido em sua jornada de trabalho. A implementação dessa medida contribuirá para a justiça social, para a dignidade desses trabalhadores e para o fortalecimento do sistema previdenciário.

.....

Sala da Comissão,...de abril de 2025.

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD258823434500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258823434500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:26:11.360 - CTRAB
EMC 35/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.35/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA PROJETO DE LEI 733/2025

(Do Sr. Deputado Federal José Airton Félix Cirilo)

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 112:

"Art. 112. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 87; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registo do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

§ 4º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. "

CD255711902200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255711902200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:26:11.360 - CTRAB
EMC 35/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.35/2025

JUSTIFICATIVA

A substituição da redação do art. 112 do projeto de lei pela redação atual do art. 41 da Lei nº 12.815/2013 tem como objetivo garantir a continuidade das atribuições do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO), assegurando que este continue a ser o principal responsável pela administração da mão de obra portuária avulsa. O OGMO desempenha papel fundamental na organização, qualificação e segurança dos trabalhadores portuários, bem como na promoção da justiça nas relações de trabalho no porto.

1. A Constituição Federal e o valor social do trabalho: A Constituição Federal tem como fundamentos os princípios da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho (art. 1º, III e IV), e define como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3º, I). A manutenção do OGMO e suas atribuições contribui diretamente para o cumprimento desses princípios, ao assegurar a dignidade dos trabalhadores portuários, protegendo-os contra a precarização das relações de trabalho.

2. O direito ao trabalho e à segurança nas relações trabalhistas: A Constituição Federal reconhece o direito social ao trabalho (art. 6º), bem como a importância da intervenção sindical nas questões trabalhistas coletivas (art. 8º, III e VI). O OGMO atua como um importante agente na mediação entre operadores portuários e trabalhadores, garantindo condições de trabalho seguras e justas, de acordo com a legislação trabalhista vigente e os princípios constitucionais.

3. A função social do OGMO e sua contribuição para a ordem econômica: A ordem econômica, conforme estabelecido pela Constituição Federal, está fundada na valorização do trabalho, na função social da propriedade e na redução das desigualdades (art. 170, caput, III, VII e VIII). O OGMO, ao assegurar a profissionalização, treinamento e escalação equitativa dos trabalhadores portuários, contribui para o pleno emprego e para a estabilização da renda no setor portuário, promovendo, assim, o desenvolvimento econômico sustentável.

CD255711902200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255711902200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:26:11.360 - CTRAB
EMC 35/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.35/2025

4. O papel do OGMO em cumprimento às Convenções Internacionais: A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil, estabelece a necessidade de registros para os trabalhadores portuários e a prioridade de contratação dos trabalhadores avulsos, função está desempenhada pelo OGMO. Essa convenção garante a regularização do emprego e a melhoria das condições de vida e trabalho dos trabalhadores portuários. A extinção do OGMO como órgão único de gestão da mão de obra avulsa seria uma afronta ao compromisso assumido pelo Brasil no âmbito internacional, violando as disposições dessa convenção e precarizando as relações de trabalho.

5. A necessidade de qualificação e segurança dos trabalhadores portuários: O OGMO é responsável por promover a capacitação e o treinamento contínuo dos trabalhadores portuários, conforme exigido pelas normas de segurança e saúde do trabalho, em especial a Norma Regulamentadora NR-29. A atuação do OGMO assegura que os trabalhadores estejam adequadamente preparados para lidar com as constantes mudanças tecnológicas nas operações portuárias, garantindo sua segurança e eficiência. A gestão qualificada do OGMO evita que trabalhadores sem a devida capacitação sejam expostos a riscos no ambiente portuário.

6. Proteção contra a precarização do trabalho e o retrocesso social: A extinção do OGMO como órgão gestor da mão de obra avulsa no porto poderia gerar uma multiplicidade de agentes contratantes, como cooperativas e empresas de terceirização de mão de obra, resultando em um verdadeiro caos nas relações de trabalho e aumento da precariedade. Tal retrocesso social não condiz com o arcabouço jurídico de proteção ao trabalho estabelecido pela Constituição Federal, além de contrariar as normas da OIT e o princípio da vedação ao retrocesso social.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do

CD255711902200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255711902200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:26:11.360 - CTRAB
EMC 35/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.35/2025

trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD255711902200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255711902200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:27:45.100 - CTRAB
EMC 36/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.36/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Deputado Federal José Airton Félix Cirilo)

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

Acrescente-se um Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. .... Fica assegurado aos trabalhadores portuários que vierem a perder seu posto de trabalho em decorrência de processos de automação e/ou mecanização das operações portuárias o pagamento de uma indenização compensatória equivalente a 12 (doze) meses de sua última remuneração média, bem como o direito à requalificação profissional a ser custeada e promovida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sem prejuízo dos demais direitos trabalhistas e previdenciários previstos em lei."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca garantir a proteção dos trabalhadores portuários diante da crescente automação no setor portuário, fenômeno que tem se intensificado globalmente e que apresenta impactos diretos no emprego e nas condições de trabalho. A inserção desta medida visa proteger os trabalhadores que venham a perder seus postos de trabalho em função da automação, garantindo não apenas uma compensação financeira, mas também o direito à requalificação, de forma a permitir que esses trabalhadores tenham condições de se recolocar no mercado de trabalho.

Conforme assegurado pelo art. 7° da Constituição Federal, todotrabalhador brasileiro tem direito à proteção contra despedida arbitrária ou sem justa causa, com pagamento de indenização compensatória. Além disso, o inciso XXII do mesmo artigo garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança, que se aplicam diretamente a

CD257670002800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257670002800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:27:45.100 - CTRAB
EMC 36/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.36/2025

mudanças no ambiente de trabalho causadas por novas tecnologias, como a automação.

No mesmo sentido, o artigo 7°, inciso XXVII da Constituição Federal assegura proteção em face da automação, na forma da lei, bem como artigo 170 determina que a ordem econômica se funde na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, visando a assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, o que se alinha com a previsão do artigo 193, que estabelece que a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais.

Esta emenda é fundamentada em diversas normas internacionais que visam garantir a proteção dos trabalhadores no contexto da automação. Entre elas, destacam-se:

1. Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) –

   Trabalho Portuário (1973):

Esta convenção garante que os trabalhadores portuários registrados tenham prioridade na distribuição do trabalho disponível. Embora a convenção não se refira especificamente à automação, o princípio de proteger o emprego portuário registrado é essencial para mitigar os impactos da automação.

Artigo 2: Promove a segurança no emprego para os trabalhadores portuários, o que pode incluir medidas que minimizem o impacto da automação.

2. Convenção n° 140 da OIT – Licença Remunerada para Formação (1974):

A convenção destaca o direito à formação e requalificação profissional, assegurando que os trabalhadores afetados pela automação tenham acesso a programas de qualificação que lhes permitam adquirir novas habilidades.

CD257670002800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257670002800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:27:45.100 - CTRAB
EMC 36/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.36/2025

Artigo 1: Incentiva a criação de esquemas de formação que permitam aos trabalhadores se adaptarem às mudanças trazidas pela automação.

3. Convenção n° 98 da OIT – Direito de Sindicalização e Negociação Coletiva (1949):

Esta convenção assegura que os trabalhadores possam negociar coletivamente com os empregadores sobre as mudanças tecnológicas e seus impactos, como a automação, permitindo a negociação de planos de compensação e requalificação.

Artigo 4: Garante que os trabalhadores possam negociar as condições decorrentes da automação.

4. Convenção n° 111 da OIT – Discriminação no Emprego e Ocupação (1958):

Assegura que a automação não seja utilizada como pretexto para excluir ou discriminar determinados grupos de trabalhadores, como os mais idosos ou menos qualificados.

Artigo 1: Define discriminação em termos amplos, protegendo grupos vulneráveis no contexto da automação.

5. Recomendação n° 198 da OIT – Relação de Emprego (2006):

Garante que, mesmo em setores com forte transformação tecnológica, como o portuário, as relações de emprego sejam protegidas, impedindo que a automação resulte na precarização do trabalho.

Parágrafo 5: Estabelece que a relação de emprego deve ser protegida contra mudanças tecnológicas adversas.

6. Declaração da OIT sobre Justiça Social para uma Globalização Justa (2008):

CD257670002800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257670002800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:27:45.100 - CTRAB
EMC 36/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.36/2025

A declaração destaca a importância de implementar medidas que garantam que a automação não leve ao aumento das desigualdades ou à redução das proteções dos trabalhadores.

A implementação de medidas como compensações financeiras e programas de requalificação estão em consonância com esta Declaração, que prioriza o desenvolvimento tecnológico equilibrado e justo.

7. Convenção n° 122 da OIT – Política de Emprego (1964):

Esta convenção requer que os governos implementem políticas que assegurem o pleno emprego e a adaptação dos trabalhadores às novas realidades do mercado de trabalho, como a automação.

Artigo 1: Exige que os Estados garantam o pleno emprego e a adaptação às novas condições tecnológicas.

8. Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho (2019):

A declaração reconhece as transformações trazidas pela automação e recomenda a adoção de políticas centradas no ser humano, incluindo requalificação profissional e proteção social para mitigar os impactos da automação.

Aponta para a necessidade de criar novas formas de proteção social e requalificação para os trabalhadores afetados.

9. Convenção n° 155 da OIT – Segurança e Saúde dos Trabalhadores (1981):

Garante que as condições de saúde e segurança no trabalho sejam mantidas, mesmo em ambientes altamente automatizados, evitando que a automação comprometa a segurança dos trabalhadores.

Artigo 4: Exige que os governos formulem políticas para garantir a saúde e segurança dos trabalhadores em todos os contextos de trabalho, incluindo os automatizados.

10. Convenção n° 81 da OIT – Inspeção do Trabalho (1947):

A convenção garante que, com a automação, o cumprimento das normas trabalhistas e de segurança seja rigorosamente fiscalizado.

CD257670002800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257670002800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:27:45.100 - CTRAB
EMC 36/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.36/2025

Artigo 3: Garante que a inspeção do trabalho assegure condições adequadas de trabalho, especialmente com a introdução de novas tecnologias.

Essa emenda reflete os princípios fundamentais estabelecidos nas convenções e recomendações da OIT, na Constituição Federal, e nos direitos trabalhistas que visam proteger os trabalhadores contra os impactos das mudanças tecnológicas, assegurando uma transição justa para os trabalhadores portuários no contexto da automação.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD257670002800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257670002800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:29:16.540 - CTRAB
EMC 37/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.37/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 106, incluindo-se um parágrafo único, do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 106. É facultada aos titulares portos privados a contratação trabalhadora portuária, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, observado o disposto em instrumento coletivo de trabalho firmado com sindicatos de portuários que representam categoria profissional diferenciada.

Parágrafo único. Os portos privados também poderão utilizar trabalhador portuários avulsos, com a intermediação de OGMO com competência sobre o local da referida instalação portuária, obedecendo à negociação coletiva de trabalho. "

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo assegurar que os trabalhadores portuários, seja nos portos públicos ou privados, sejam previamente habilitados conforme estabelecido por esta lei, garantindo que as qualificações e certificações necessárias sejam atendidas para o exercício seguro de suas atividades.

A necessidade de habilitação prévia justifica-se pelos princípios constitucionais e legais que garantem a segurança no trabalho. O art. 7°, inciso XXII, da Constituição Federal prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança. A habilitação dos trabalhadores portuários é fundamental para garantir que estes atuem de maneira segura e eficiente, minimizando riscos para si mesmos, para os seus colegas e para o ambiente de trabalho no porto.

Ademais, esta emenda está de acordo com as Normas de Segurança e Medicina do Trabalho brasileiras, que exigem a qualificação e o treinamento adequados

CD252994130600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252994130600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:29:16.540 - CTRAB
EMC 37/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.37/2025

para a execução de atividades que possam implicar riscos à saúde e à segurança dos trabalhadores.

O trabalho portuário, devido à sua natureza, envolve operações complexas e muitas vezes perigosas, como o manuseio de cargas pesadas, maquinário e embarcações, o que torna indispensável a qualificação profissional.

Ainda, a emenda também encontra fundamento nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), especialmente nas Convenções n° 155 e n° 187, que tratam da segurança e saúde no trabalho e exigem que os estados signatários implementem medidas legislativas e práticas para garantir que os trabalhadores sejam devidamente capacitados e habilitados para suas funções, com o objetivo de proteger sua integridade física e psíquica.

Ao inserir a obrigatoriedade de habilitação prévia na contratação de trabalhadores portuários, estamos promovendo a segurança no ambiente de trabalho e preservando a saúde e a vida dos trabalhadores, conforme os princípios constitucionais e as normas internacionais de que o Brasil é signatário.

A proposta legislativa contida no Art. 89 que estabelece a liberdade dos portos privados para contratar trabalhadores portuários, com vínculo empregatício ou avulso, diretamente ou por intermediário de Empresa de Prestação de Trabalho Portuário (EPTP), suscita uma série de críticas, especialmente no que tange aos aspectos de segurança do trabalho, qualificação profissional e eficiência operacional.

1. Segurança e Capacitação dos Trabalhadores Portuários

Um dos principais pontos críticos é a ausência de exigência de capacitação, treinamento e habilitação prévia dos trabalhadores portuários. A atividade portuária, por sua natureza, envolve operações complexas, com riscos importantes tanto para os trabalhadores quanto para as cargas movimentadas. A falta de critérios claros para a contratação de profissionais envolvidos pode resultar em acidentes, prejudicando não apenas a saúde e a segurança dos trabalhadores, mas também a eficiência das operações portuárias.

Além disso, a qualificação é fundamental para lidar com equipamentos específicos, processos operacionais específicos e normas de

CD252994130600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252994130600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:29:16.540 - CTRAB
EMC 37/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.37/2025

segurança complexas que envolvem o setor. A proposta, ao não importar esses requisitos, é cumprir a necessidade de manter trabalhadores habilitados, o que contraria a lógica de segurança no ambiente portuário.

2. Produtividade e Eficiência Operacional

A eficiência da operação portuária está intrinsecamente ligada à capacitação dos trabalhadores. Profissionais treinados, experientes e capacitados conseguem operar com maior produtividade, evitando danos às mercadorias, atrasos e interrupções operacionais. A liberdade irrestrita de contratação proposta no artigo pode abrir margem para a entrada de trabalhadores não prejudicados, o que prejudicaria a eficiência do porto, resultando em custos adicionais e perda de competitividade.

3. Precarização das Relações de Trabalho e Erosão de Direitos Trabalhistas

A proposta pode gerar uma precarização das relações de rrabalho ao permitir que a contratação ocorra sem critérios mínimos de habilitação ou capacitação, potencializando a contratação de mão de obra sem experiência ou conhecimento técnico. Isso vai contrariar os princípios de valorização do trabalho humano e da função social da empresa, conforme estabelecido na Constituição Federal.

Além disso, ao flexibilizar a contratação por meio de EPTPs ou diretamente pelos portos privados, a proposta pode enfraquecer as proteções contraídas aos trabalhadores portuários avulsos, que atualmente possuem direitos específicos e uma organização de trabalho exigida para garantir condições mínimas de dignidade e segurança.

4. Convenção 137 da OIT e Proteção dos Trabalhadores Portuários

É importante destacar que a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) visa garantir o emprego e a renda resultantes para os trabalhadores portuários, incentivando a contratação de trabalhadores previamente capacitados e habilitados para promover o pleno emprego e a proteção da força de trabalho. A proposta legislativa contraria tais princípios, ao flexibilizar a contratação sem se preocupar com a capacitação profissional dos

CD252994130600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252994130600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:29:16.540 - CTRAB
EMC 37/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.37/2025

trabalhadores, o que pode levar a um aumento da instabilidade laboral, do desemprego e das condições precárias de trabalho.

5. Contrariedade aos Princípios Constitucionais

A liberdade de contratação pelo Art. 89 colide com princípios constitucionais relevantes, tais como:

- Dignidade da Pessoa Humana: A dignidade é impactada diretamente pela qualidade das condições de trabalho. A contratação sem contratos relacionados não apenas à saúde e segurança do trabalhador, mas também ao seu desenvolvimento profissional e pessoal.
- Valores Sociais do Trabalho e Livre Iniciativa: A Constituição preza por uma relação equilibrada entre trabalho e capital, onde uma iniciativa livre deve coexistir com a valorização social do trabalho. A proposta não promove tal equilíbrio, permitindo que a busca pela redução de custos pelos portos privados ocorra à custa da desvalorização e desqualificação do trabalho portuário.
- Direito Adquirido e Liberdade de Ofício: Trabalhadores portuários que possuem capacitação e experiência específica podem ter seus direitos e sua posição no mercado de trabalho ameaçados pela contratação de mão de obra não comprometida, o que prejudica a continuidade e a estabilidade de sua carreira.

A proposta legislativa, ao conceder liberdade irrestrita na contratação de trabalhadores portuários por portos privados, desconsidera aspectos fundamentais relacionados à segurança, qualificação profissional e eficiência operacional. Além disso, promove a precarização das relações de trabalho e contraria tanto os princípios constitucionais quanto as normas internacionais de proteção ao trabalhador portuário. A ausência de requisitos de capacitação e treinamento vai contra o desenvolvimento sustentável do setor portuário e coloca em risco a segurança dos trabalhadores, das operações e da carga movimentada.

Uma abordagem mais equilibrada seria exigida critérios mínimos de qualificação e treinamento, harmonizando a liberdade de contratação dos

CD252994130600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252994130600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:29:16.540 - CTRAB
EMC 37/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.37/2025

portos privados com a necessidade de manter padrões adequados de segurança, eficiência e proteção aos trabalhadores portuários.

Com isso, buscamos garantir a efetiva proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, reforçando o compromisso do Estado com a segurança no trabalho e a valorização da vida humana.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD252994130600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252994130600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:31:00.720 - CTRAB
EMC 38/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.38/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Deputado Federal José Airton Félix Cirilo)

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca assegurar o princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

A isonomia salarial entre o trabalhador avulso e o vinculado se faz necessária para garantir que não haja discriminação, precarização ou redução da remuneração dos trabalhadores avulsos, que desempenham as mesmas funções, sob as mesmas condições de trabalho, que os trabalhadores contratados diretamente com vínculo empregatício.

CD254926110200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254926110200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:31:00.720 - CTRAB
EMC 38/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.38/2025

Ao inserir essa obrigatoriedade no *caput* do art. 105, estamos assegurando que ambos os tipos de trabalhadores — avulsos e vinculados — recebam tratamento justo e igualitário, promovendo a valorização do trabalho e evitando que a liberdade de organização do trabalho portuário resulte em diferenças injustificadas nos níveis salariais e de benefícios. Esta emenda visa garantir a dignidade no trabalho e a proteção dos direitos fundamentais, conforme estabelecido na nossa Carta Magna e nos tratados internacionais de que o Brasil é signatário.

A redação do artigo 105 do projeto de lei conflita com artigo que promove a negociação coletiva para as relações do trabalho.

O Artigo 105 coloca em evidência uma questão central: a definição unilateral, pelo tomador de serviços portuários, de aspectos essenciais da relação e do contrato de trabalho. Tal proposta, ao concentrar o poder de decisão nas mãos do tomador, viola o espírito de negociação coletiva que foi reforçado tanto pela Constituição Federal de 1988 (CF/88, art. 7°, incisos VI, XIII, XIV, XXVI; art. 8° inciso VI; e art. 114, §§ 1° e 2°), como pela jurisdição do Supremo Tribunal Federal (STF – TEMA 1046) e pela reforma trabalhista de 2017.

Há alguns pontos críticos a serem considerados nessa análise:

1. Desalinhamento com o Princípio da Negociação Coletiva

A CF/88, nos artigos antes mencionados, menciona explicitamente as convenções e acordos coletivos de trabalho, fortalecendo a negociação coletiva como uma forma legítima de definição de condições de trabalho. O artigo 88 da proposta legislativa, ao dar exclusividade ao tomador de serviços para definir questões como composição de quantitativo, salários e benefícios, enfraquece a participação dos sindicatos e das representações de trabalhadores no processo de negociação, bem como torna a negociação coletiva facultativa e suplementar, pois, por obvio, aquele quer puder, por ato discricionário, definir todos os contornos da relação laboral, não terá qualquer razão de discutir tais parâmetros com os representante dos trabalhadores, como previsto na parte final da redação proposta.

2. Contradição com a Reforma Trabalhista e Tema 1046 do STF

O Tema 1.046 do STF reforça que uma negociação coletiva deve prevalecer, inclusive em aspectos relacionados aos direitos trabalhistas, desde que respeitados os direitos fundamentais e constitucionais. O artigo, da forma como está redigido, contraria essa orientação ao priorizar decisões unilaterais do tomador de serviços.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) deu ênfase ao "negociado sobre o legislado", estabelecendo que as negociações coletivas tenham prevalência sobre a legislação, em diversos aspectos (artigo 611-A da CLT). No entanto, a redação do artigo 88, ao centralizar as decisões sobre o

CD254926110200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254926110200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:31:00.720 - CTRAB
EMC 38/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.38/2025

contrato de trabalho nas mãos do prestador de serviços, desconsidera o papel fundamental que os sindicatos têm nesse processo de negociação.

Assim, se o Tema 1.046 do STF enfatiza a autonomia sindical e a prevalência do negociado, desde que respeitados os princípios constitucionais. Ao permitir que o tomador de serviços tome decisões unilaterais, o artigo 88 parece subverter esse entendimento, impondo limites à negociação coletiva que a Constituição e a reforma trabalhista buscam promoção econômica.

3. Desigualdade de Poder de Barganha

Outro ponto a se criticar é o potencial desequilíbrio de poder de negociação entre trabalhadores e tomadores de serviços. O artigo, ao permitir que o tomador defina unilateralmente várias condições de trabalho, ignora o fato de que os trabalhadores portuários, em muitos casos, estão em situação de vulnerabilidade econômica e social. Isso pode criar um cenário em que a negociação coletiva, mesmo prevista no texto, é enfraquecida ou até mesmo vazia, já que a "exclusividade" dada ao tomador para definir condições essenciais torna difícil para os trabalhadores ou seus representantes negociarem em pé de igualdade.

CONCLUSÃO

O artigo 105, ao conferir exclusividade ao tomador de serviços para a definição de aspectos importantes da relação de trabalho, parece se afastar dos princípios e fundamentos da negociação coletiva defendidos pela CF/88, pelo STF no Tema 1046 e pela reforma trabalhista. Uma redação que restringe a autonomia coletiva e dá ampla discricionariedade ao empregador sobre condições de trabalho prejudica o equilíbrio necessário nas relações laborais justas e viola o princípio da boa-fé na negociação coletiva.

Uma revisão desse dispositivo deveria, portanto, garantir uma participação mais efetiva dos sindicatos e organizações de trabalhadores na definição dessas condições, equilibrando as prerrogativas dos tomadores de serviço com os direitos dos trabalhadores, a fim de promover uma negociação coletiva autêntica e equilibrada.

Não bastasse, há conflito entre as disposições dos artigos 88 e 91 da proposta legislativa, se não, vejamos:

Reconhecimento da Negociação Coletiva (Artigo 91) vs. Decisão Unilateral (Artigo 105).

O artigo 91 valoriza o papel da negociação coletiva e da liberdade sindical, tornando-os pilares das relações de trabalho nos portos. Ele permite expressamente a validade dos acordos coletivos, mesmo quando envolvimento de certos compromissos

Em contrapartida, o artigo 88 confere ao tomador de serviços o poder exclusivo para definir elementos centrais das condições de trabalho. Isso cria uma relação de poder assimétrica e praticamente elimina o papel da negociação coletiva, o que é

Autonomia da Vontade Coletiva vs. Centralização Decisória:

CD254926110200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254926110200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:31:00.720 - CTRAB
EMC 38/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.38/2025

O §1° do artigo 91 enfatiza que o Judiciário deve ter intervenção mínima em acordos coletivos, respeitando a autonomia da vontade coletiva. Isso reforça a ideia de que as partes envolvidas (trabalhadores e tomadores de serviços) devem ser as principais responsáveis por definir suas condições de trabalho

O artigo 88, ao permitir que o tomador de serviços defina unilateralmente os aspectos fundamentais do contrato de trabalho, esvazia essa autonomia coletiva. Mesmo com a menção de “salvo o disposto em negociação coletiva”, na prática, a prerrogativa dada ao tomador tende a limitar o poder negocial dos sindicatos, levando a uma relação de trabalho menos participativa e equilibrada.

Valorização do Trabalho vs. Prevalência do Poder do Empregador:

O artigo 91 busca promover um ambiente de trabalho justo e seguro, com valorização do trabalho humano e priorização do vínculo empregatício. Ele menciona a importância da capacitação profissional, da democratização do acesso aos postos de trabalho e da garantia de condições dignas.

O artigo 105, ao focar na definição unilateral por parte do tomador, vai na contramão desses princípios, pois ao centralizar o poder decisório, pode levar a um cenário onde as condições de trabalho sejam condicionais com base apenas nos interesses do empregador, sem a participação ativa dos trabalhadores e suas representações sindicais.

Consolidação da Crítica

Os artigos 105 e 91 apresentam diretrizes que, em essência, estão em conflito. Enquanto o artigo 91 coloca a negociação coletiva, a liberdade sindical e a valorização do trabalho no centro das relações laborais nos portos, o artigo 88 permite

ao tomador de serviços estabelecer unilateralmente as condições do trabalho, enfraquecendo o papel dos sindicatos e limitando a negociação coletiva.

Essa inconsistência interna no texto legal viola os princípios constitucionais consagrados pela CF/88, que autoriza e valoriza a negociação coletiva como um direito dos trabalhadores (art. 7°, inciso XXVI). Além disso, contraria a orientação do Tema 1046 do STF, que reforça a prestígio da negociação coletiva em relação ao “negociado sobre o legislado”. A reforma trabalhista de 2017 também enfatizou o fortalecimento da negociação coletiva como meio de modernizar as relações de trabalho. No entanto, o artigo 88 parece subverter essa lógica ao permitir decisões unilaterais pela tomada de serviços.

Portanto, para harmonizar a legislação portuária com os princípios constitucionais, a jurisdição do STF e a reforma trabalhista, seria necessário reformular o artigo 88. Uma revisão adequada deveria garantir um

CD254926110200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254926110200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:31:00.720 - CTRAB
EMC 38/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.38/2025

equilíbrio entre as partes envolvidas, respeitando a autonomia sindical e a negociação coletiva, conforme preconizado no artigo 91. Essa mudança promoveria um ambiente de trabalho mais justo e participativo, onde os trabalhadores portuários tivessem uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, e o diálogo social seria efetivamente valorizado.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD254926110200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254926110200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:32:35.990 - CTRAB
EMC 39/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.39/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Deputado Federal José Airton Félix Cirilo)

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca assegurar o princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

A isonomia salarial entre o trabalhador avulso e o vinculado se faz necessária para garantir que não haja discriminação, precarização ou redução da remuneração dos trabalhadores avulsos, que desempenham as mesmas funções, sob as mesmas condições de trabalho, que os trabalhadores contratados diretamente com vínculo empregatício.

CD258891518100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258891518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:32:35.990 - CTRAB
EMC 39/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.39/2025

Ao inserir essa obrigatoriedade no *caput* do art. 105, estamos assegurando que ambos os tipos de trabalhadores — avulsos e vinculados — recebam tratamento justo e igualitário, promovendo a valorização do trabalho e evitando que a liberdade de organização do trabalho portuário resulte em diferenças injustificadas nos níveis salariais e de benefícios. Esta emenda visa garantir a dignidade no trabalho e a proteção dos direitos fundamentais, conforme estabelecido na nossa Carta Magna e nos tratados internacionais de que o Brasil é signatário.

A redação do artigo 105 do projeto de lei conflita com artigo que promove a negociação coletiva para as relações do trabalho.

O Artigo 105 coloca em evidência uma questão central: a definição unilateral, pelo tomador de serviços portuários, de aspectos essenciais da relação e do contrato de trabalho. Tal proposta, ao concentrar o poder de decisão nas mãos do tomador, viola o espírito de negociação coletiva que foi reforçado tanto pela Constituição Federal de 1988 (CF/88, art. 7°, incisos VI, XIII, XIV, XXVI; art. 8° inciso VI; e art. 114, §§ 1° e 2°), como pela jurisdição do Supremo Tribunal Federal (STF – TEMA 1046) e pela reforma trabalhista de 2017.

Há alguns pontos críticos a serem considerados nessa análise:

1. Desalinhamento com o Princípio da Negociação Coletiva

A CF/88, nos artigos antes mencionados, menciona explicitamente as convenções e acordos coletivos de trabalho, fortalecendo a negociação coletiva como uma forma legítima de definição de condições de trabalho. O artigo 88 da proposta legislativa, ao dar exclusividade ao tomador de serviços para definir questões como composição de quantitativo, salários e benefícios, enfraquece a participação dos sindicatos e das representações de trabalhadores no processo de negociação, bem como torna a negociação coletiva facultativa e suplementar, pois, por obvio, aquele quer puder, por ato discricionário, definir todos os contornos da relação laboral, não terá qualquer razão de discutir tais parâmetros com os representante dos trabalhadores, como previsto na parte final da redação proposta.

2. Contradição com a Reforma Trabalhista e Tema 1046 do STF

O Tema 1.046 do STF reforça que uma negociação coletiva deve prevalecer, inclusive em aspectos relacionados aos direitos trabalhistas, desde que respeitados os direitos fundamentais e constitucionais. O artigo, da forma como está redigido, contraria essa orientação ao priorizar decisões unilaterais do tomador de serviços.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) deu ênfase ao "negociado sobre o legislado", estabelecendo que as negociações coletivas tenham prevalência sobre a legislação, em diversos aspectos (artigo 611-A da CLT). No entanto, a redação do artigo 88, ao centralizar as decisões sobre o

CD258891518100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258891518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:32:35.990 - CTRAB
EMC 39/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.39/2025

contrato de trabalho nas mãos do prestador de serviços, desconsidera o papel fundamental que os sindicatos têm nesse processo de negociação.

Assim, se o Tema 1.046 do STF enfatiza a autonomia sindical e a prevalência do negociado, desde que respeitados os princípios constitucionais. Ao permitir que o tomador de serviços tome decisões unilaterais, o artigo 88 parece subverter esse entendimento, impondo limites à negociação coletiva que a Constituição e a reforma trabalhista buscam promoção econômica.

3. Desigualdade de Poder de Barganha

Outro ponto a se criticar é o potencial desequilíbrio de poder de negociação entre trabalhadores e tomadores de serviços. O artigo, ao permitir que o tomador defina unilateralmente várias condições de trabalho, ignora o fato de que os trabalhadores portuários, em muitos casos, estão em situação de vulnerabilidade econômica e social. Isso pode criar um cenário em que a negociação coletiva, mesmo prevista no texto, é enfraquecida ou até mesmo vazia, já que a "exclusividade" dada ao tomador para definir condições essenciais torna difícil para os trabalhadores ou seus representantes negociarem em pé de igualdade.

CONCLUSÃO

O artigo 105, ao conferir exclusividade ao tomador de serviços para a definição de aspectos importantes da relação de trabalho, parece se afastar dos princípios e fundamentos da negociação coletiva defendidos pela CF/88, pelo STF no Tema 1046 e pela reforma trabalhista. Uma redação que restringe a autonomia coletiva e dá ampla discricionariedade ao empregador sobre condições de trabalho prejudica o equilíbrio necessário nas relações laborais justas e viola o princípio da boa-fé na negociação coletiva.

Uma revisão desse dispositivo deveria, portanto, garantir uma participação mais efetiva dos sindicatos e organizações de trabalhadores na definição dessas condições, equilibrando as prerrogativas dos tomadores de serviço com os direitos dos trabalhadores, a fim de promover uma negociação coletiva autêntica e equilibrada.

Não bastasse, há conflito entre as disposições dos artigos 88 e 91 da proposta legislativa, se não, vejamos:

Reconhecimento da Negociação Coletiva (Artigo 91) vs. Decisão Unilateral (Artigo 105).

O artigo 91 valoriza o papel da negociação coletiva e da liberdade sindical, tornando-os pilares das relações de trabalho nos portos. Ele permite expressamente a validade dos acordos coletivos, mesmo quando envolvimento de certos compromissos

Em contrapartida, o artigo 88 confere ao tomador de serviços o poder exclusivo para definir elementos centrais das condições de trabalho. Isso cria uma relação de poder assimétrica e praticamente elimina o papel da negociação coletiva, o que é

Autonomia da Vontade Coletiva vs. Centralização Decisória:

CD258891518100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258891518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:32:35.990 - CTRAB
EMC 39/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.39/2025

O §1° do artigo 91 enfatiza que o Judiciário deve ter intervenção mínima em acordos coletivos, respeitando a autonomia da vontade coletiva. Isso reforça a ideia de que as partes envolvidas (trabalhadores e tomadores de serviços) devem ser as principais responsáveis por definir suas condições de trabalho

O artigo 88, ao permitir que o tomador de serviços defina unilateralmente os aspectos fundamentais do contrato de trabalho, esvazia essa autonomia coletiva. Mesmo com a menção de “salvo o disposto em negociação coletiva”, na prática, a prerrogativa dada ao tomador tende a limitar o poder negocial dos sindicatos, levando a uma relação de trabalho menos participativa e equilibrada.

Valorização do Trabalho vs. Prevalência do Poder do Empregador:

O artigo 91 busca promover um ambiente de trabalho justo e seguro, com valorização do trabalho humano e priorização do vínculo empregatício. Ele menciona a importância da capacitação profissional, da democratização do acesso aos postos de trabalho e da garantia de condições dignas.

O artigo 105, ao focar na definição unilateral por parte do tomador, vai na contramão desses princípios, pois ao centralizar o poder decisório, pode levar a um cenário onde as condições de trabalho sejam condicionais com base apenas nos interesses do empregador, sem a participação ativa dos trabalhadores e suas representações sindicais.

Consolidação da Crítica

Os artigos 105 e 91 apresentam diretrizes que, em essência, estão em conflito. Enquanto o artigo 91 coloca a negociação coletiva, a liberdade sindical e a valorização do trabalho no centro das relações laborais nos portos, o artigo 88 permite

ao tomador de serviços estabelecer unilateralmente as condições do trabalho, enfraquecendo o papel dos sindicatos e limitando a negociação coletiva.

Essa inconsistência interna no texto legal viola os princípios constitucionais consagrados pela CF/88, que autoriza e valoriza a negociação coletiva como um direito dos trabalhadores (art. 7°, inciso XXVI). Além disso, contraria a orientação do Tema 1046 do STF, que reforça a prestígio da negociação coletiva em relação ao “negociado sobre o legislado”. A reforma trabalhista de 2017 também enfatizou o fortalecimento da negociação coletiva como meio de modernizar as relações de trabalho. No entanto, o artigo 88 parece subverter essa lógica ao permitir decisões unilaterais pela tomada de serviços.

Portanto, para harmonizar a legislação portuária com os princípios constitucionais, a jurisdição do STF e a reforma trabalhista, seria necessário reformular o artigo 88. Uma revisão adequada deveria garantir um

CD258891518100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258891518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:32:35.990 - CTRAB
EMC 39/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.39/2025

equilíbrio entre as partes envolvidas, respeitando a autonomia sindical e a negociação coletiva, conforme preconizado no artigo 91. Essa mudança promoveria um ambiente de trabalho mais justo e participativo, onde os trabalhadores portuários tivessem uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, e o diálogo social seria efetivamente valorizado.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD258891518100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258891518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:34:30.930 - CTRAB
EMC 40/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.40/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

(Do Sr. Deputado Federal José Airton Félix Cirilo)

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco 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 principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II– capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

III– conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

CD251615692900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251615692900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:34:30.930 - CTRAB
EMC 40/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.40/2025

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;
V- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e
VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 1° O trabalho portuário na capatazia, estiva, conferencia de carga e vigilância portuária é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 2° Para os fins desta lei, multifuncionalidade é habilitação do trabalhador para o exercício de mais de uma atividade portuária.

§ 3° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, e vigilância de embarcações e bloco com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.”

JUSTIFICATIVA

Esta emenda substitui o art. 104 do projeto de lei, mantendo o texto atual do art. 40 da Lei nº 12.815/2013, que bem regula as atividades do trabalho portuário avulso.

Tal modificação se justifica pela necessidade de preservar as categorias profissionais específicas do setor portuário, garantindo o pleno exercício dos direitos dos trabalhadores e observando as normas de proteção previstas tanto na Constituição Federal quanto nas convenções internacionais de que o Brasil é signatário.

A Constituição Federal de 1988, em seus arts. 7º, 8º e 9º, protege o direito ao trabalho, à livre organização sindical e à greve.

A extinção arbitrária de categorias profissionais sem uma devida mediação, estudo dos impactos no mercado de trabalho e as respectivas medidas compensatórias seria uma violação desses direitos fundamentais.

As Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), particularmente as Convenções nº 87 (sobre Liberdade Sindical e Proteção do Direito de Sindicalização) e nº 98 (sobre o Direito de Organização e Negociação Coletiva), protegem a organização dos trabalhadores em

CD251615692900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251615692900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:34:30.930 - CTRAB
EMC 40/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.40/2025

categorias profissionais e proíbem a extinção de categorias sem a devida negociação, compensação ou reacomodação no mercado de trabalho.

Além disso, a Convenção nº 158 da OIT, que regula a cessação da relação de trabalho, também se aplica à necessidade de proteger os trabalhadores de dispensas arbitrárias ou sem justa causa.

Ao modificar o art. 87 do projeto de lei, que propõe a multifuncionalidade como obrigatoriedade e que restringe as categorias profissionais à estiva e capatazia, estamos contrariando as normas constitucionais e as convenções da OIT

A extinção ou a alteração drástica dessas categorias não pode ser imposta sem que haja a devida análise de impacto social, medidas de reacomodação no mercado de trabalho e o oferecimento de indenizações justas aos trabalhadores afetados.

A Convenção 137 da OIT, específica do trabalho portuário obriga que a revisão das definições dos portuários seja por expressa consulta as representações profissionais estabelecendo: *2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários*.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8º da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8º) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

O texto substitutivo aqui apresentado assegura a continuidade das categorias profissionais já consolidadas e reconhecidas, assegurando, assim, a proteção dos trabalhadores portuários avulsos e garantindo o respeito aos seus direitos fundamentais.

.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD251615692900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251615692900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:36:00.513 - CTRAB
EMC 41/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.41/2025

EMENDA SUBSTITUTIVAPROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 103 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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 nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, ressalvado o disposto no § 4º do Art. 99 desta lei;

II – Trabalho avulso, exclusivamente por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO;

§1° O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário ou o operador portuário, observado a negociação coletiva com sindicato que representa categoria diferenciada;

§2° Enquanto permanecer no trabalho com vínculo de emprego a prazo indeterminado, o trabalhador avulso deixará de concorrer ao sistema de escalação avulsa do OGMO

§3° Fica vedada a utilização e contrato de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado

§4° O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho, salvo negociação coletiva de trabalho com a sindicato de categoria diferenciada.”

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo suprimir a expressão "Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP" do inciso II do artigo 86 do projeto de lei, eliminando, assim, a possibilidade de terceirização no fornecimento de mão de obra portuária nos portos públicos.

CD253982608400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253982608400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:36:00.513 - CTRAB
EMC 41/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.41/2025

A terceirização do trabalho portuário, por meio de empresas prestadoras de serviço, representa um risco significativo para os trabalhadores, pois introduz a precarização do trabalho, a desvalorização da qualificação profissional e a perda de direitos adquiridos.

Além disso, a presença de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) gera uma concorrência desleal com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que tem como principal função garantir a alocação de trabalhadores portuários avulsos em conformidade com as necessidades operacionais, respeitando os princípios de rodízio e equidade.

A inserção das EPTPs compromete o papel do OGMO ao submeter os trabalhadores portuários à lógica do mercado, desvalorizando a função de regulação da mão de obra e promovendo uma redução salarial decorrente da terceirização, precarizando as condições de trabalho.

A terceirização também enfraquece os sindicatos e as organizações representativas dos trabalhadores, dificultando as negociações coletivas e a organização dos trabalhadores em prol da melhoria de suas condições laborais.

Além disso, leva à redução de garantias trabalhistas e à flexibilização das regras de contratação, impactando negativamente a qualidade do serviço prestado e os direitos dos trabalhadores portuários.

O modelo que está sendo proposto é reconhecidamente mal sucedido, como pode ser constatado em portos de Portugal.

A precarização da mão de obra acontece ainda por total falta de controle dos quantitativos necessários ao atendimento da demanda de cada porto. Existe ofensa a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 4, 1, determina que “os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto”.

Com a autorização de abertura e forma indiscriminada de empresas prestadoras de serviços terceirizadas não haverá o necessário dimensionamento dos efetivos de trabalhadores necessários ao atendimento da demanda.

Com isto ainda há ofensa ao art. 2, 2 da Convenção 137 da OIT, pois o projeto de lei não está garantindo “um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar.”

CD253982608400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253982608400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:36:00.513 - CTRAB
EMC 41/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.41/2025

Cabe destacar ainda que as modalidades de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado, concorrem com o trabalho avulso, precarizando esta última forma de trabalho.

A proposta legislativa e a possibilidade de atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização tende a aumentar o turnover (rotatividade) dos trabalhadores, o que, em um ambiente portuário, pode impactar negativamente a segurança e eficiência das operações. A rotatividade alta implica uma perda de conhecimento técnico e prático dos trabalhadores, afetando diretamente a eficiência e a segurança no trabalho. No caso dos portos, onde atividades são críticas e complexas, a continuidade e a experiência dos trabalhadores são essenciais para garantir operações seguras e eficientes.

A atuação Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico traz riscos adicionais à segurança nacional. Portos são locais estratégicos e sensíveis, suscetíveis ao terrorismo, tráfico de drogas, armas e pessoas. Trabalhadores portuários bem treinados e devidamente supervisionados são parte crucial dos mecanismos de prevenção desses riscos. A introdução de uma mão de obra terceirizada por meio de uma empresa que não tenha um sistema mais permanente de trabalhadores, como ocorre como o OGMO, que pode ter menor controle e treinamento, aumenta a vulnerabilidade a essas ameaças, tornando mais difícil garantir que todos os trabalhadores sejam confiáveis e tenham o treinamento adequado para identificar atividades ilícitas.

A proposta pode prejudicar a conformidade com normas e certificações internacionais de segurança portuária, como o ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code). A consistência, mínimo turnover e a qualidade dos trabalhadores portuários são fatores essenciais para garantir que as operações estejam em conformidade com esses padrões internacionais. A atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização compromete a padronização e o alto nível de competência requerido para atender tais certificações, colocando em risco a reputação e a operação dos portos em âmbito global.

A proposta objeto do PL, apresenta riscos significativos à produtividade, efetividade operacional e competitividade do Brasil no comércio internacional. A alta rotatividade de trabalhadores terceirizados nos portos públicos compromete o conhecimento prático, a qualidade das operações e a segurança, impactando negativamente a eficiência portuária. Como consequência, os portos brasileiros perdem competitividade, tornando-se menos atraentes para investimentos e negócios globais. Essa combinação de fatores contribui para o aumento do "custo Brasil", prejudicando a economia e dificultando o desenvolvimento sustentável do país. Portanto, a revisão da proposta como consta da emenda se faz necessária, focando na manutenção de padrões elevados de segurança e capacitação obrigatória dos trabalhadores para garantir operações portuárias eficientes e competitivas.

Por essas razões, a emenda propõe a exclusão da figura da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário (EPTP) no referido artigo, reforçando a centralidade do OGMO na gestão da mão de obra avulsa e assegurando que o

CD253982608400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253982608400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:36:00.513 - CTRAB
EMC 41/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.41/2025

trabalho portuário nos portos públicos e portos privados seja realizado em conformidade com as garantias legais e os princípios de proteção ao trabalhador.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD253982608400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253982608400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:37:27.470 - CTRAB
EMC 42/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.42/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

(Do Sr. Deputado Federal José Airton Félix Cirilo)

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

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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

§ 1° A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo OGMO..

§ 2° A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1° deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou 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 e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

§ 3° os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4° O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 5° Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações recepcionados pelo respesctivo órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT, a todo trabalhador portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo substituir a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), entidades que representam os interesses do capital, por

CD252085007400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252085007400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:37:27.470 - CTRAB
EMC 42/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.42/2025

federações que representam os trabalhadores portuários, a Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB), no processo de autorização de qualificação e certificação profissional.

A substituição das entidades garante uma maior representatividade dos trabalhadores portuários no processo de qualificação e certificação profissional, conferindo legitimidade ao processo e permitindo que os próprios trabalhadores participem mais ativamente das decisões e autorizações relacionadas à sua profissão, suas qualificações e à prestação de serviços portuários.

Não se entendeu ou justificou ou explicitou a razão de serem excluídas as entidades representativas dos trabalhadores do direito a participar da qualificação do trabalho portuário no projeto.

Por outro lado, existe a necessidade do controle de quantitativo dos trabalhadores para atender a cada porto, cabendo esse controle a nível nacional a ANTAQ.

A Convenção 137 da OIT determina no artigo 4, 1 que *os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto.* E, isto somente é possível que o controle do quantitativo de trabalhadores disponíveis,

Tal medida busca reforçar a valorização da mão de obra e o respeito aos direitos trabalhistas, assegurando uma abordagem mais equilibrada nas relações de trabalho no setor portuário.

O artigo 84 define o "trabalhador portuário" como aquele que possui uma qualificação profissional certificada para exercer atividades no porto público. No entanto, ao analisar essa definição à luz do conceito de "categoria profissional diferenciada", percebe-se um conflito direto com o artigo 511, parágrafo 3°, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O artigo 511, parágrafo 3°, da CLT estabelece que uma categoria profissional diferenciada é caracterizada por regulamentações próprias e específicas, que se aplicam mesmo quando os trabalhadores empregados em empresas que realizam a mesma atividade econômica, atividades econômicas semelhantes ou relacionadas. No caso dos trabalhadores portuários, o trabalho realizado tanto em portos públicos quanto em portos privados se enquadra na definição de “mesma atividade econômica ou atividades econômicas similares ou relacionadas”.

A redação atual do artigo 84, ao limitar-se a mencionar apenas o trabalho portuário no âmbito do porto público, cria uma restrição que desconsidera a amplitude da categoria profissional diferenciada, violando, assim, o disposto na CLT. Esta publicação falha ao não reconhecer que a atividade portuária, independentemente do tipo de porto (público ou privado), integra a mesma cadeia econômica, o que reforça a necessidade de regulamentação própria para todos os trabalhadores que atuam nesse setor, conforme exige a CLT.

CD252085007400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252085007400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:37:27.470 - CTRAB
EMC 42/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.42/2025

Além disso, a omissão do artigo 84 em abordar as condições específicas, as normas coletivas legais e os direitos e deveres próprios dos trabalhadores portuários, independentemente do tipo de porto em que atuam, comprometem a proteção da categoria diferenciada. Tal omissão não apenas viola o artigo 511, parágrafo 3°, da CLT, mas também dificulta a aplicação de direitos específicos, como a negociação coletiva e condições especiais de trabalho, essenciais para categorias profissionais que possuem competências e características próprias.

Quanto à garantia de renda mínima e de acesso ao trabalho, a proposta legislativa trazida no § 5° visa harmonizar a previsão legal com o preceito contido na Convenção 137 da OIT de garantir aos trabalhadores portuários um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda visa proteger essa categoria de profissionais diante das especificidades do trabalho portuário, como sua sazonalidade e a crescente mecanização e tecnologia nos processos de movimentação de trabalho de cargas. Essa proteção se justifica pelos seguintes aspectos:

Os portos são conhecidos por terem atividades que variam conforme as demandas de comércio e transporte marítimo. Em determinados períodos, há grande movimentação de cargas, enquanto em outros, a atividade diminui significativamente.

Essa sazonalidade torna o trabalho dos portuários intermitente, com períodos de alta demanda e períodos de escassez de trabalho, criando uma instabilidade natural de renda e emprego. A Convenção 137 da OIT surge para amenizar esse efeito, garantindo que os trabalhadores tenham um mínimo de renda ou emprego garantido

A modernização dos portos, com a adoção de maquinário mais avançado e processos automatizados, impede a necessidade de mão de obra manual. Essa transformação gera riscos de desemprego ou redução drástica de trabalho para os trabalhadores portuários tradicionais, que dependem de operações de carregamento e descarregamento de cargas. Portanto, a garantia de um mínimo de emprego ou renda serve como uma rede de proteção contra os impactos negativos que a mecanização e a automação podem ter sobre a força de trabalho portuária

A natureza do trabalho portuário, especialmente pela sua importância estratégica para o comércio internacional e para o funcionamento das cadeias de suprimentos, exige um mínimo de estabilidade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. A Convenção 137 permite a necessidade de equilibrar a flexibilidade operacional dos portos com a segurança econômica dos trabalhadores. Ao garantir um mínimo de emprego ou renda, há uma tentativa de reduzir as desigualdades e promover condições dignas de trabalho, que também repercutem na estabilidade das comunidades portuárias e no ambiente social das cidades portuárias.

Os trabalhadores portuários possuem habilidades específicas, muitas vezes adquiridas ao longo de anos de experiência em atividades de alta periculosidade e exigência física. A Convenção 137, ao garantir uma renda mínima ou emprego, regular e valorizar essa singularidade, preservando o

CD252085007400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252085007400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:37:27.470 - CTRAB
EMC 42/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.42/2025

capital humano e mantendo uma reserva de trabalhadores constituída para quando a atividade portuária for exigida

Em resumo, a previsão legal da Convenção 137 da OIT é uma resposta direta à vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores portuários diante das flutuações inerentes à atividade portuária e à evolução tecnológica. Ela busca equilibrar as necessidades dos portos de eficiência e modernidade com a necessidade de preservar o bem-estar dos trabalhadores, garantindo-lhes um mínimo de segurança e dignidade no emprego e na renda.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado Federal JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD252085007400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252085007400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:39:16.837 - CTRAB
EMC 43/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.43/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

(Do Sr. Deputado Federal José Airton Félix Cirilo)

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

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1°. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições contrarias pactuada pelas partes em instrumento coletivo de trabalho;

CD254524596700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254524596700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:39:16.837 - CTRAB
EMC 43/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.43/2025

§ 2°. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços e, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, previstos no instrumento coletivo que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro; II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, bem como, daquele com outra forma de contratação, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

CD254524596700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254524596700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:39:16.837 - CTRAB
EMC 43/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.43/2025

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente

CD254524596700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254524596700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:39:16.837 - CTRAB
EMC 43/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.43/2025

em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por

CD254524596700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254524596700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:39:16.837 - CTRAB
EMC 43/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.43/2025

trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga quando realizados a bordo.

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

CD254524596700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254524596700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:39:16.837 - CTRAB
EMC 43/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.43/2025

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput , não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CD254524596700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254524596700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:39:16.837 - CTRAB
EMC 43/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.43/2025

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.”

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor.

Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias.

Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalho- cidade).

A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas das quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades

A Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos, assegura a operacionalidade dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a substituição do TíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO proposto no projeto de lei pela redação atual do CAPíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra, como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

CD254524596700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254524596700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:39:16.837 - CTRAB
EMC 43/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.43/2025

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD254524596700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254524596700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:40:48.340 - CTRAB
EMC 44/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.44/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

(Do Sr. Deputado Federal José Airton Félix Cirilo)

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

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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

§ 1° A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo OGMO..

§ 2° A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1° deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou 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 e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

§ 3° os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4° O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 5° Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações recepcionados pelo respesctivo órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT, a todo trabalhador portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo substituir a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), entidades que representam os interesses do capital, por

CD255239708800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255239708800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:40:48.340 - CTRAB
EMC 44/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.44/2025

federações que representam os trabalhadores portuários, a Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB), no processo de autorização de qualificação e certificação profissional.

A substituição das entidades garante uma maior representatividade dos trabalhadores portuários no processo de qualificação e certificação profissional, conferindo legitimidade ao processo e permitindo que os próprios trabalhadores participem mais ativamente das decisões e autorizações relacionadas à sua profissão, suas qualificações e à prestação de serviços portuários.

Não se entendeu ou justificou ou explicitou a razão de serem excluídas as entidades representativas dos trabalhadores do direito a participar da qualificação do trabalho portuário no projeto.

Por outro lado, existe a necessidade do controle de quantitativo dos trabalhadores para atender a cada porto, cabendo esse controle a nível nacional a ANTAQ.

A Convenção 137 da OIT determina no artigo 4, 1 que *os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto.* E, isto somente é possível que o controle do quantitativo de trabalhadores disponíveis,

Tal medida busca reforçar a valorização da mão de obra e o respeito aos direitos trabalhistas, assegurando uma abordagem mais equilibrada nas relações de trabalho no setor portuário.

O artigo 84 define o "trabalhador portuário" como aquele que possui uma qualificação profissional certificada para exercer atividades no porto público. No entanto, ao analisar essa definição à luz do conceito de "categoria profissional diferenciada", percebe-se um conflito direto com o artigo 511, parágrafo 3°, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O artigo 511, parágrafo 3°, da CLT estabelece que uma categoria profissional diferenciada é caracterizada por regulamentações próprias e específicas, que se aplicam mesmo quando os trabalhadores empregados em empresas que realizam a mesma atividade econômica, atividades econômicas semelhantes ou relacionadas. No caso dos trabalhadores portuários, o trabalho realizado tanto em portos públicos quanto em portos privados se enquadra na definição de “mesma atividade econômica ou atividades econômicas similares ou relacionadas”.

A redação atual do artigo 84, ao limitar-se a mencionar apenas o trabalho portuário no âmbito do porto público, cria uma restrição que desconsidera a amplitude da categoria profissional diferenciada, violando, assim, o disposto na CLT. Esta publicação falha ao não reconhecer que a atividade portuária, independentemente do tipo de porto (público ou privado), integra a mesma cadeia econômica, o que reforça a necessidade de regulamentação própria para todos os trabalhadores que atuam nesse setor, conforme exige a CLT.

CD255239708800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255239708800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:40:48.340 - CTRAB
EMC 44/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.44/2025

Além disso, a omissão do artigo 84 em abordar as condições específicas, as normas coletivas legais e os direitos e deveres próprios dos trabalhadores portuários, independentemente do tipo de porto em que atuam, comprometem a proteção da categoria diferenciada. Tal omissão não apenas viola o artigo 511, parágrafo 3°, da CLT, mas também dificulta a aplicação de direitos específicos, como a negociação coletiva e condições especiais de trabalho, essenciais para categorias profissionais que possuem competências e características próprias.

Quanto à garantia de renda mínima e de acesso ao trabalho, a proposta legislativa trazida no § 5° visa harmonizar a previsão legal com o preceito contido na Convenção 137 da OIT de garantir aos trabalhadores portuários um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda visa proteger essa categoria de profissionais diante das especificidades do trabalho portuário, como sua sazonalidade e a crescente mecanização e tecnologia nos processos de movimentação de trabalho de cargas. Essa proteção se justifica pelos seguintes aspectos:

Os portos são conhecidos por terem atividades que variam conforme as demandas de comércio e transporte marítimo. Em determinados períodos, há grande movimentação de cargas, enquanto em outros, a atividade diminui significativamente.

Essa sazonalidade torna o trabalho dos portuários intermitente, com períodos de alta demanda e períodos de escassez de trabalho, criando uma instabilidade natural de renda e emprego. A Convenção 137 da OIT surge para amenizar esse efeito, garantindo que os trabalhadores tenham um mínimo de renda ou emprego garantido

A modernização dos portos, com a adoção de maquinário mais avançado e processos automatizados, impede a necessidade de mão de obra manual. Essa transformação gera riscos de desemprego ou redução drástica de trabalho para os trabalhadores portuários tradicionais, que dependem de operações de carregamento e descarregamento de cargas. Portanto, a garantia de um mínimo de emprego ou renda serve como uma rede de proteção contra os impactos negativos que a mecanização e a automação podem ter sobre a força de trabalho portuária

A natureza do trabalho portuário, especialmente pela sua importância estratégica para o comércio internacional e para o funcionamento das cadeias de suprimentos, exige um mínimo de estabilidade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. A Convenção 137 permite a necessidade de equilibrar a flexibilidade operacional dos portos com a segurança econômica dos trabalhadores. Ao garantir um mínimo de emprego ou renda, há uma tentativa de reduzir as desigualdades e promover condições dignas de trabalho, que também repercutem na estabilidade das comunidades portuárias e no ambiente social das cidades portuárias.

Os trabalhadores portuários possuem habilidades específicas, muitas vezes adquiridas ao longo de anos de experiência em atividades de alta periculosidade e exigência física. A Convenção 137, ao garantir uma renda mínima ou emprego, regular e valorizar essa singularidade, preservando o

CD255239708800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255239708800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:40:48.340 - CTRAB
EMC 44/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.44/2025

capital humano e mantendo uma reserva de trabalhadores constituída para quando a atividade portuária for exigida

Em resumo, a previsão legal da Convenção 137 da OIT é uma resposta direta à vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores portuários diante das flutuações inerentes à atividade portuária e à evolução tecnológica. Ela busca equilibrar as necessidades dos portos de eficiência e modernidade com a necessidade de preservar o bem-estar dos trabalhadores, garantindo-lhes um mínimo de segurança e dignidade no emprego e na renda.

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado Federal JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD255239708800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255239708800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:42:00.657 - CTRAB
EMC 45/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.45/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

(Do Sr. Deputado Federal José Airton Félix Cirilo)

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

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1°. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições contrarias pactuada pelas partes em instrumento coletivo de trabalho;

CD257911742900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257911742900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:42:00.657 - CTRAB
EMC 45/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.45/2025

§ 2°. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços e, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, previstos no instrumento coletivo que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro; II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, bem como, daquele com outra forma de contratação, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

CD257911742900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257911742900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:42:00.657 - CTRAB
EMC 45/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.45/2025

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente

CD257911742900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257911742900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:42:00.657 - CTRAB
EMC 45/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.45/2025

em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por

CD257911742900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257911742900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:42:00.657 - CTRAB
EMC 45/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.45/2025

trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga quando realizados a bordo.

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

CD257911742900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257911742900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:42:00.657 - CTRAB
EMC 45/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.45/2025

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput , não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CD257911742900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257911742900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:42:00.657 - CTRAB
EMC 45/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.45/2025

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT."

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor.

Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias.

Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalho- cidade).

A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas das quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades

A Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos, assegura a operacionalidade dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a substituição do TíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO proposto no projeto de lei pela redação atual do CAPíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra, como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

CD257911742900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257911742900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 11:42:00.657 - CTRAB
EMC 45/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.45/2025

.....

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD257911742900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257911742900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 46/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.46/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do caput do Art.124, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda modificativa do caput do Art.124, estabelece que a certificação profissional do trabalhador portuário deve ser realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional (Rede Certifica),
vinculada ao Ministério da Educação, com o propósito de formalizar os conhecimentos e competências adquiridos ao longo da trajetória de vida e trabalho nos portos, em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais.

A fundamentação desse artigo encontra respaldo na Portaria nº 902, de 09 de setembro de 2024, que estabelece diretrizes orientadoras baseadas em princípios essenciais para garantir que o processo de certificação seja estruturado, inclusivo e eficaz. Entre esses princípios destacam-se:

a) Cooperação: O trabalho em rede entre instituições de ensino é indispensável para a sistematização, o compartilhamento e a otimização de conhecimentos relacionados ao processo certificador, promovendo maior integração entre os atores envolvidos;
b) Articulação: Ações conjuntas entre políticas públicas de educação profissional, emprego e renda, além de outras áreas correlatas, ampliam as possibilidades de inserção dos trabalhadores certificados em condições de trabalho digno e qualificado;

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254502910400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 46/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.46/2025

c) Diversidade: O respeito às especificidades individuais e coletivas dos trabalhadores e das ocupações laborais é essencial, garantindo que as avaliações sejam diagnósticas e formativas, alinhadas às experiências vividas nos portos;
d) Verticalização: O reconhecimento das competências permite continuidade no itinerário formativo, incentivando a elevação da escolaridade e a progressão profissional dos trabalhadores certificados;
e) Legitimidade e Confiabilidade: A certificação deve ser conduzida com a participação dos atores sociais, assegurando processos transparentes, precisos e idôneos;
f) Reconhecimento e Validade: A certificação, validada nacionalmente, visa à valorização social e legal das competências adquiridas pelos trabalhadores, garantindo ampla aceitação entre empregadores, instituições educacionais e órgãos fiscalizadores.

Adicionalmente, para a execução desse processo, torna-se imprescindível que a instituição responsável pela certificação possua expertise comprovada em processos certificadores, garantindo que a avaliação seja rigorosa, eficaz e alinhada aos parâmetros estabelecidos pela legislação.

Assim, o artigo reflete não apenas um compromisso com o desenvolvimento profissional do trabalhador portuário, mas também com a promoção de um sistema de certificação baseado em equidade, valorização e inclusão.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254502910400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 47/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.47/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA ADITIVA

Incluir §1º no Art.124, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

"§1º - O processo de certificação profissional, possui características específicas e constitui um conjunto articulado de ações de natureza educativa descrito a seguir:

I - sistematização de conhecimentos e competências profissionais que possibilite a elaboração do processo de certificação profissional, de itinerário formativo e de elevação de escolaridade;

II - desenvolvimento de metodologias que permitam identificar, avaliar e reconhecer conhecimentos e competências profissionais que habilitem para o exercício profissional ou para a conclusão ou prosseguimento de estudos;

III - atendimento às demandas de certificação profissional correspondentes aos cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especialização técnica e superiores de tecnologia;

IV - estímulo à inclusão socioprodutiva e ao aumento das possibilidades de inserção profissional e de permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho; e

V - articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes para ampliação da oferta de certificações profissionais."

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252033621100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 47/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.47/2025

JUSTIFICATIVA

A presente emenda aditiva do parágrafo e seus incisos no Artigo 124 reafirmam o compromisso com um processo de certificação profissional pautado na sistematização, na inclusão e na valorização dos trabalhadores portuários. A certificação desempenha um papel central no reconhecimento de competências e na promoção da continuidade educacional, contribuindo para o fortalecimento da qualificação profissional e da inserção produtiva. Segue a justificativa para cada inciso:

Inciso I - Sistematização de conhecimentos e competências profissionais: O estabelecimento de um processo que permita a sistematização de conhecimentos e competências profissionais é indispensável para garantir a organização e a consistência na certificação. Esse princípio possibilita a elaboração de itinerários formativos que atendam às demandas específicas dos trabalhadores, promovendo a elevação da escolaridade e a progressão profissional. Essa abordagem favorece uma educação continuada e alinhada às exigências do mundo do trabalho;

Inciso II - Desenvolvimento de metodologias para identificação, avaliação e reconhecimento de competências: A criação de metodologias robustas e inclusivas assegura que os conhecimentos e competências sejam devidamente identificados, avaliados e reconhecidos. Esses processos habilitam os trabalhadores tanto para o exercício profissional quanto para o prosseguimento de estudos, valorizando trajetórias individuais e experiências práticas desenvolvidas nos portos;

Inciso III - Atendimento às demandas de certificação profissional: Ao contemplar os cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especializações técnicas e superiores de tecnologia, o processo de certificação amplia significativamente as opções educacionais e profissionais disponíveis para os trabalhadores portuários. Isso reforça o alinhamento entre a formação oferecida e as necessidades do mercado, promovendo maior empregabilidade;

Inciso IV - Estímulo à inclusão socioprodutiva: O incentivo à inclusão socioprodutiva busca fortalecer as oportunidades de inserção e permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho. A certificação não apenas reconhece formalmente as competências adquiridas, mas também amplia as possibilidades de atuação profissional em condições de trabalho decente, fomentando a cidadania e o desenvolvimento socioeconômico;

Inciso V - Articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes: A promoção de esforços conjuntos entre instituições e atores envolvidos permite o compartilhamento de boas práticas e a capacitação de docentes, garantindo que a oferta de certificação profissional seja ampliada e qualificada. Essa articulação fortalece a base educacional e favorece o aprimoramento contínuo das ações certificadoras.

Esses incisos reforçam a importância de um sistema de certificação estruturado, que prioriza a equidade, a inclusão e o reconhecimento formal das

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252033621100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

competências dos trabalhadores portuários, contribuindo para sua valorização e inserção ativa no mercado.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 47/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.47/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252033621100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 48/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.48/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do §2º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

[...]

§2º No caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista será de responsabilidade solidária dos portos públicos, privados, operadores e terminais portuários integrantes do complexo portuário, incluindo o pagamento de multa rescisória equivalente a duzentos por cento (200%) sobre os valores apurados para fins rescisórios do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificar o texto do §2º visa estabelecer que, no caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista – englobando, inclusive, a multa rescisória de 200% sobre os valores apurados para fins rescisórios do FGTS – seja de responsabilidade solidária dos portos públicos e privados, assim como dos operadores e terminais integrantes do complexo portuário, como forma de inibir a banalização do processo de extinção dos OGMOs.

Ademais, esse dispositivo busca preservar o princípio da igualdade de direitos, conforme consagrado no art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que assegura tratamento isonômico entre os trabalhadores com vínculo empregatício permanente e os trabalhadores avulsos, pois os trabalhadores com vínculo empregatício permanente possuem o direito à multa incidente sobre o valor do FGTS para fins rescisórios quando da extinção da empresa na qual tem vínculo empregatício.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250706313500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 48/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.48/2025

Assim, ao atribuir a responsabilidade de forma solidária às diversas entidades beneficiadas pelo sistema de pool, evita-se que o trabalhador sofra a transferência dos ônus decorrentes do eventual encerramento do OGMO, garantindo a proteção do seu direito à rescisão e à manutenção da dignidade no ambiente laboral.

Em síntese, a emenda modificativa do §2º encontra respaldo na necessidade de se administrar de forma eficiente e integrada a mão de obra no setor portuário, ao mesmo tempo em que se preservam os direitos trabalhistas fundamentais. Essa abordagem não só atende às exigências operacionais do complexo portuário, como também assegura a efetiva proteção jurídica dos trabalhadores, promovendo a justiça social e a igualdade de tratamento entre todas as modalidades de vínculo no trabalho portuário.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250706313500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 49/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.49/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do §1º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

§1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas demais normas pactuadas em Convenção Coletiva que discipline a gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

JUSTIFICATIVA

A previsão de que o OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas normas pactuadas em Convenção Coletiva tem o propósito de garantir que a gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso seja conduzida de forma democrática e participativa. Em um setor marcado por complexas relações laborais e variáveis demandas operacionais, é fundamental que as regras e procedimentos que regem a prestação de serviços sejam elaborados em conjunto com os trabalhadores, assegurando que suas necessidades e direitos sejam amplamente considerados.

Ao estruturar a base normativa do OGMO por meio de um estatuto próprio e de acordos coletivos, promove-se a transparência e a previsibilidade nas relações de trabalho. Essa abordagem fortalece o diálogo social e equilibra os interesses dos diversos agentes envolvidos, permitindo que os trabalhadores, através de seus representantes, contribuam ativamente na formulação das diretrizes. Dessa forma, evita-se a imposição de regras unilateralmente determinadas por gestores e operadores, promovendo a equidade e a justiça no ambiente portuário.

Além disso, a pactuação democrática, prevista na Convenção Coletiva, reforça o princípio fundamental da participação e do respeito às condições laborais equilibradas, elementos essenciais para o aprimoramento das relações de trabalho e a valorização

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254088139800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

dos profissionais envolvidos. Essa participação colabora para o desenvolvimento de soluções que atendam às especificidades do setor, garantindo que os mecanismos de gestão da mão de obra reflitam, de maneira efetiva, os anseios e as condições reais dos trabalhadores portuários avulsos.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 49/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.49/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254088139800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 50/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.50/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do §2º do Art.127, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

JUSTIFICATIVA

A inserção do § 2º justifica-se pela necessidade premente de garantir que os profissionais encarregados das atividades portuárias sejam exclusivamente aqueles que comprovem as exigências formativas e técnicas indispensáveis ao desempenho seguro e eficiente dos serviços prestados.

As funções tipicamente portuárias, conforme listadas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013, exigem, por sua própria natureza especial e pelos riscos inerentes à atividade, que apenas trabalhadores com habilitação técnica específica possam exercê-las. Essa realidade é consolidada pela defesa patronal na Ação Trabalhista - Rito Ordinário 1001040-10.2024.5.02.0444, na qual expôs que seus quadros empregatícios contam com profissionais devidamente habilitados por meio de processo específico de qualificação técnica, enfatizando que tais atividades, imprescindíveis para a segurança e integridade dos processos portuários, não podem ser atribuídas a trabalhadores sem a formação adequada.

Ademais, a decisão na ação declaratória, ao reconhecer que as atividades descritas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013 demandam uma habilitação técnica de nível técnico especializado, reforça a excepcionalidade desses serviços, inclusive, afastando-os da base de cálculo da cota de aprendizagem prevista no art. 429 da CLT.

Essa orientação jurídica confirma a necessidade de se priorizar a contratação de trabalhadores portuários qualificados, assegurando a exclusividade no vínculo

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259484701200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público, e a prioridade nos processos seletivos nos portos privados.

Portanto, a adequação do texto visa não apenas preservar os altos padrões de qualificação exigidos para a execução das atividades portuárias, mas também resguardar a eficiência operacional dos portos, promovendo um ambiente de trabalho seguro e alinhado às normativas técnicas e legais vigentes.

Essa medida representa um avanço na valorização dos profissionais do setor, garantindo que a mão de obra portuária seja composta por trabalhadores cuja expertise técnica seja reconhecida e indispensável à excelência dos serviços prestados.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 50/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.50/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259484701200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 51/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.51/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do caput do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, 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 transferidos às instituições de educação profissional e tecnológica integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e que possuam portos em sua área de influência, conforme plano de trabalho da Entidade Executora (EEX) e no regulamento desta Lei, com a finalidade de oferecer educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades para os trabalhadores nos portos.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificação do texto do Art. 128 visa construir a necessária sinergia, por meio de instrumento legal, entre as atividades portuárias e a oferta de educação profissional e tecnológica a ser ofertada pelos Institutos Federais. Essa medida incentiva os Institutos Federais, especialmente os localizados em cidades portuárias ou em suas proximidades, a implementarem e manterem cursos técnicos e programas de formação inicial e continuada voltados para o setor portuário.

Ao direcionar os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – conforme previsto no Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969 – para as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, a proposta não só complementa os orçamentos

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250519208800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 51/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.51/2025

da educação, mas também fomenta a criação de grupos de pesquisa e atividades de extensão que dialoguem diretamente com as demandas do setor.

Esse dispositivo fortalece o papel dos portos como polos de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, contribuindo para transformar os portos em importantes elos na articulação da atividade econômica portuária. Em cada município onde há um porto público ou instalação de uso privado, já se conta com a infraestrutura de um campus de Instituto Federal, conforme demonstrado no Anexo. Contudo, a sinergia entre o porto e a instituição de ensino ainda não se efetivou plenamente.

A consolidação dessa associação, por meio deste dispositivo, alinharia as práticas operacionais do setor portuário com os modernos processos de formação e qualificação, complementando as diretrizes do então FÓRUM PERMANENTE – estabelecido no art. 33, §4º, da Lei nº 12.815/2013 –, que delega aos órgãos gestores a promoção da formação profissional dos trabalhadores portuários e avulsos, com foco nos avanços tecnológicos e na segurança operacional.

Em suma, o Art. 128 promove um ecossistema inovador e autossustentável para a educação profissional e tecnológica no setor portuário, consolidando o uso dos portos não apenas para o transporte de cargas do comércio exterior, mas também como um importante polo de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, capaz de gerar desenvolvimento socioeconômico de forma regional e nacional.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250519208800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 52/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.52/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do §1º do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§1º Os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, correspondentes aos valores previstos no caput deste artigo serão aplicados integralmente, vedado o contingenciamento, por meio de transferências intra-orçamentárias, para o custeio e a implementação da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, pela instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, em âmbito local e/ou regional, conforme plano de trabalho elaborado pela instituição de ensino e aprovado pelo Comitê Gestor da Política de Educação Profissional e Tecnológica local e/ou regional.

JUSTIFICATIVA

A redação do §1º tem como finalidade assegurar que os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo sejam aplicados de maneira eficiente, transparente e direcionada à execução da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos no âmbito local e/ou regional. Essa medida possibilita que as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica recebam a transferência intra-orçamentárias dos valores constantes do caput para custeio e implementação de ações que atendam às demandas específicas de formação e qualificação dos trabalhadores portuários, de forma efetiva em âmbito local e/ou regional.

Ao vincular a aplicação de recursos à elaboração de plano de trabalho específico pela instituição de ensino, e aprovação pelo Comitê Gestor da Política local e/ou regional, a norma fomenta a integração entre as necessidades regionais e os objetivos nacionais de qualificação profissional. Esse mecanismo garante que as ações de educação profissional e tecnológica estejam alinhadas aos desafios e oportunidades do setor portuário e que o uso dos recursos seja pautado em critérios de planejamento

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253796989100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

estratégico e *accountability,* promovendo a sinergia entre as políticas de ensino, pesquisa e extensão.

Dessa forma, a previsão legal do §1º reforça o compromisso do legislador em incentivar a criação de um ecossistema de educação profissional e tecnológica robusto e interligado, capaz de contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das regiões portuárias, fortalecendo a competitividade e a segurança das operações no setor.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 52/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.52/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253796989100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 53/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.53/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA ADITIVA

Inclua-se inciso IV, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

> "IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

JUSTIFICATIVA

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Também se tem informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258622700900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 53/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.53/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258622700900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 54/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.54/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA ADITIVA

Inclua-se inciso V, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;"

JUSTIFICATIVA

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252861917900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 55/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.55/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao artigo 110 do Projeto de Lei 733/2025

"Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários devem constituir um órgão de gestão de mão de mão de obra – OGMO destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e no regime de trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o registro do trabalhador portuário;

III – selecionar, treinar e habilitar o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro do trabalhador avulso;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas necessárias ao atendimento do trabalho portuário sob o regime de avulso e vínculo de emprego a prazo indeterminado, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII – Ceder trabalhador portuário avulso para vínculo de emprego a prazo indeterminado; e

VIII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252734810500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 55/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.55/2025

§ 1º. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições em contrário pactuada em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

§ 2º. Caso celebrado acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;"

JUSTIFICATIVA

O OGMO - Órgão Gestor da Mão de Obra do Trabalho Portuário deve ser o único para fornecer a mão de obra avulsa em cada porto, tendo a responsabilidade de realizar administração e fornecimento dessa mão de obra do trabalho, podendo ceder trabalhador para vínculo de emprego a prazo indeterminado.

A permissão para criação de empresas prestadoras de trabalho avulso para concorrer com o OGMO, simplesmente contribuiu para um desarranjo geral do sistema, com violação a Convenção 137 da OIT.

Sem um órgão responsável de controlar o número de trabalhadores avulsos necessários ao atendimento da demanda de cada porto, haverá a precarização da mão de obra, além de um aumento indiscriminado de trabalhadores de forma que não será assegurada a obtenção e ganho.

Por outro lado, o projeto não assegura a garantia de renda. Se permite um aumento indiscriminado de trabalhadores com a consequente redução de oportunidades de trabalho, deve, em contrapartida assegura a garantia de renda.

Ao defender o modelo de centralização no fornecimento da mão de obra a único órgão é possível o efetivo controle e regulação dos quantitativos, como acontece com a atual legislação.

Por essas razões, a formação do OGMO não pode ser facultativa, mas, deve ser obrigatória, ao mesmo tempo que deve ser rejeitado o modelo de fornecimento de mão de obra avulsa por empresas prestadoras de serviços. Esse modelo que tem por espelho o que acontece em Portugal, tem se mostrado ineficaz e desastroso.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252734810500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:25:44.237 - CTRA
EMC 55/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.55/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252734810500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 56/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.56/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA

Dê-se ao art. 99 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 99. Considera-se trabalho portuário a atividade de movimentação e transporte de carga a bordo e em terra das embarcações principais, auxiliares e de apoio, bem como em terra desde o costado do navio até a entrada ou saída dos portões ou gates; a operação de equipamentos de terra ou de bordo, nos portos públicos e privados, no transporte e movimentação interno de carga inclusive de contêineres por caminhões ou TT (terminais tractors); na amarração de navios; no conserto, na etiquetagem, na restauração e remarcação de mercadorias; a vigilância de embarcações; a conferência a bordo, no costado, nos armazéns e pátios, nos gates e balanças; a limpeza e remoção de resíduos; a movimentação de bagagens e serviços correlatos de navio de passageiros; o lonamento e deslonamento, a peação e despeação a bordo e em terra bem como a colocação e retirada de castanhas; nos serviços conexos, correlatos e acessórios de carregamento e descarga de embarcações; nos serviços internos de movimentação de mercadorias por quaisquer meios, nos pátios e armazéns da área portuária alfandegada ou não, explorada em regime de arrendamento ou concessão dentro da área de porto organizado."

§ 1º. Os serviços portuários a que se refere o caput estão inseridos nas categorias profissionais de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcação, na forma de esta lei.

§ 2º. Fica assegurada a exclusividade dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho na modalidade avulsa e para a contratação a vínculo empregatício por prazo indeterminado nos serviços previsto no caput;

§ 3º. Como contrapartida ao direito à exclusividade os portuários registrados no OGMO deverão sempre estar à disposição e prontos para trabalhar, conforme inteligência da Convenção 137 da OIT, Art. 3º, item 3.

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

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751971700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 56/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.56/2025

§ 5° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas;

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

Nessa cadeia de movimentação de carga, o serviço de transporte interno faz parte do armazenamento e ainda do movimento de recebimento e entrega de carga, sendo atividade essencialmente portuária quando desenvolvida no porto público e/ou privado.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive offshore é desenvolvido por trabalhadores portuários e a exclusão do trabalho dos estivadores, principalmente em portos do norte do país trará sérios prejuízos pela redução da oferta de trabalho, com grande impacto social negativo.

O projeto de Lei acaba com categorias centenárias sem regular as consequências e assegurar o devido amparo social.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751971700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 56/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.56/2025

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

Por outro lado, é o vigia portuário, inquestionável e verdadeiro sentinela de fronteira, na medida em que, ao assumir seu posto de trabalho, estabelece-se como agente de segurança, tanto das pessoas que pretendam ir a bordo, como das mercadorias, produtos e carga em geral, além de assumir a figura do “garantidor legal por ingerência”.

Nos dias de hoje, todos os portos devem cumprir as exigências do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS, a fim de que possam operar os produtos, cargas e mercadorias, destinados à Europa e Estados Unidos.

Nesse sentido tem o vigia portuário formação para atender as exigências constantes de Parte A, Seção 7, 9 e seus respectivos itens do ISPS CODE, bem como pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros de:

1. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção ao navio.

2. Controlar o acesso ao navio.

3. Controlar o acesso de pessoas e seus pertences.

4. Monitorar as áreas de aceso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso a mesma.

5. Monitorar as áreas de convés e em torno do navio.

6. Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio.

7. Assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis.

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751971700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 56/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.56/2025

Temos também informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Ainda que em alguns portos os consertadores estão sendo utilizados como multifuncionais na atividade de conferência, parecendo injusta a migração forçada para outras categorias.

A expressão mais utilizada para tratar o desaparecimento do contrato de labor é “extinção”. O que propõe a norma é a extinção de categorias que historicamente serviram aos propósitos do capital e do país. Não nos parece ser momento oportuno e nem a forma adequada para extinção de atividades da categoria portuária, sobretudo sem qualquer compensação ou indenização, ainda mais sem qualquer estudo ou impacto do número de afetados, bem por isso manifestamos nossa discordância e somos pela manutenção da atual regra.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751971700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 56/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.56/2025

previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

O trabalho considerado de retaguarda em alguns portos nacionais representa parcela substancial da utilização da mão de obra avulsa, posto que na retaguarda o trabalho é constante (recebimento, armazenamento, entrega, remoção etc.…), enquanto no cais somente quando há navio.

As normas trabalhistas devem respeito integral aos direitos e garantias fundamentais, expressos ou implícitos, além da própria higidez do sistema produtivo que atualmente garante e assegura o processamento de carga portuária.

Assim, qualquer alteração no modelo de produção que amplie ou reduza garantias e direitos deve estar fulcrado em estudos técnicos e amparados em expectativas que não só regulem o futuro com vistas a automação, mas também crie soluções adequadas para a mão de obra que será impactada pelas modificações legislativas.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também devem contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751971700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 56/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.56/2025

Nas palavras de Ana Paula Barcellos, “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais tampouco pode a lei estabelecer redação descolada da realidade, uma vez que o conceito de trabalho não comporta abstração, mas contornos de natureza técnica, operacional, jurídica e histórica, que não podem ser afastados por mera convenção ou opção legislativa, sem um esteio na racionalidade do argumento ou daquilo que se pretende normatizar.

A proposta original, que no caput do artigo 99 limitava o conceito de labor portuário a bordo e no costado das embarcações, se mostra deletéria e disruptiva, pois não há contornos técnicos para formar novos conceitos, mas conceitos a partir de meras convenções, o que importa em mera abstração, o que pode ser confirmado, por exemplo, quando no inciso III do artigo é disposto que não é labor portuário aquele prestado em “barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore”, ou seja, nem mesmo à bordo e no costado de tais embarcações (a exemplo dos rebocadores e dos navios de supply) a movimentação de carga importaria em trabalho portuário, sem que qualquer critério ou justificativa técnica tenha sido apresentada, pelo que a proposta aqui objeto de emenda impõe limites de local (a bordo e costado) e, por fim, até mesmo do tipo de embarcação que importaria em regra de exceção (barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore), disposição sem qualquer critério técnico.

Destaque-se que, a exclusão do trabalho portuário em barcaças e balsas tem forte impacto em portos do norte do país, onde esse tipo de operação representa parcela significativa do trabalho portuário.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751971700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 56/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.56/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751971700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 57/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.57/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e trabalho avulso;

II- manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259035419400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 57/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.57/2025

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1°. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições contrarias pactuada pelas partes em instrumento coletivo de trabalho;

§ 2°. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços e, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, previstos no instrumento coletivo que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro; II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, bem como, daquele com outra forma de contratação, adequando-os aos modernos

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259035419400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 57/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.57/2025

processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259035419400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 57/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.57/2025

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente

em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259035419400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 57/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.57/2025

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações principais, auxiliares e de apoio, até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento, conferencia e entrega no costado das embarcações, pátio, armazém , gates, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento, movimentação de bagagens, limpeza e retirada de resíduos no costado do navio, pátio, armazéns e gates e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga quando realizados a bordo.

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259035419400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 57/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.57/2025

carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259035419400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 57/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.57/2025

interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT."

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor.

Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259035419400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 57/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.57/2025

Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalho- cidade).

A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas das quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades.

A Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos, assegura a operacionalidade dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a substituição do TíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO proposto no projeto de lei pela redação atual do CAPíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra, como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259035419400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 58/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.58/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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

§ 1° A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo OGMO..

§ 2° A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1° deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou 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 e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

§ 3° os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4° O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 5° Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações recepcionados pelo respesctivo órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT, a todo trabalhador

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257155677900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 58/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.58/2025

portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda.”

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo substituir a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), entidades que representam os interesses do capital, por federações que representam os trabalhadores portuários, a Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB), no processo de autorização de qualificação e certificação profissional.

A substituição das entidades garante uma maior representatividade dos trabalhadores portuários no processo de qualificação e certificação profissional, conferindo legitimidade ao processo e permitindo que os próprios trabalhadores participem mais ativamente das decisões e autorizações relacionadas à sua profissão, suas qualificações e à prestação de serviços portuários.

Não se entendeu ou justificou ou explicitou a razão de serem excluídas as entidades representativas dos trabalhadores do direito a participar da qualificação do trabalho portuário no projeto.

Por outro lado, existe a necessidade do controle de quantitativo dos trabalhadores para atender a cada porto, cabendo esse controle a nível nacional a ANTAQ.

A Convenção 137 da OIT determina no artigo 4, 1 que *os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto.* E, isto somente é possível que o controle do quantitativo de trabalhadores disponíveis,

Tal medida busca reforçar a valorização da mão de obra e o respeito aos direitos trabalhistas, assegurando uma abordagem mais equilibrada nas relações de trabalho no setor portuário.

O artigo 84 define o "trabalhador portuário" como aquele que possui uma qualificação profissional certificada para exercer atividades no porto público. No entanto, ao analisar essa definição à luz do conceito de "categoria profissional diferenciada", percebe-se um conflito direto com o artigo 511, parágrafo 3°, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O artigo 511, parágrafo 3°, da CLT estabelece que uma categoria profissional diferenciada é caracterizada por regulamentações próprias e específicas, que se aplicam mesmo quando os trabalhadores empregados em empresas que realizam a mesma atividade econômica, atividades econômicas

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257155677900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 58/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.58/2025

semelhantes ou relacionadas. No caso dos trabalhadores portuários, o trabalho realizado tanto em portos públicos quanto em portos privados se enquadra na definição de “mesma atividade econômica ou atividades econômicas similares ou relacionadas”.

A redação atual do artigo 84, ao limitar-se a mencionar apenas o trabalho portuário no âmbito do porto público, cria uma restrição que desconsidera a amplitude da categoria profissional diferenciada, violando, assim, o disposto na CLT. Esta publicação falha ao não reconhecer que a atividade portuária, independentemente do tipo de porto (público ou privado), integra a mesma cadeia econômica, o que reforça a necessidade de regulamentação própria para todos os trabalhadores que atuam nesse setor, conforme exige a CLT.

Além disso, a omissão do artigo 84 em abordar as condições específicas, as normas coletivas legais e os direitos e deveres próprios dos trabalhadores portuários, independentemente do tipo de porto em que atuam, comprometem a proteção da categoria diferenciada. Tal omissão não apenas viola o artigo 511, parágrafo 3°, da CLT, mas também dificulta a aplicação de direitos específicos, como a negociação coletiva e condições especiais de trabalho, essenciais para categorias profissionais que possuem competências e características próprias.

Quanto à garantia de renda mínima e de acesso ao trabalho, a proposta legislativa trazida no § 5° visa harmonizar a previsão legal com o preceito contido na Convenção 137 da OIT de garantir aos trabalhadores portuários um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda visa proteger essa categoria de profissionais diante das especificidades do trabalho portuário, como sua sazonalidade e a crescente mecanização e tecnologia nos processos de movimentação de trabalho de cargas. Essa proteção se justifica pelos seguintes aspectos:

Os portos são conhecidos por terem atividades que variam conforme as demandas de comércio e transporte marítimo. Em determinados períodos, há grande movimentação de cargas, enquanto em outros, a atividade diminui significativamente.

Essa sazonalidade torna o trabalho dos portuários intermitente, com períodos de alta demanda e períodos de escassez de trabalho, criando uma instabilidade natural de renda e emprego. A Convenção 137 da OIT surge para amenizar esse efeito, garantindo que os trabalhadores tenham um mínimo de renda ou emprego garantido

A modernização dos portos, com a adoção de maquinário mais avançado e processos automatizados, impede a necessidade de mão de obra manual. Essa transformação gera riscos de desemprego ou redução drástica de trabalho para os trabalhadores portuários tradicionais, que dependem de operações de carregamento e descarregamento de cargas. Portanto, a garantia de um mínimo de emprego ou renda serve como uma rede de proteção contra os impactos negativos que a mecanização e a automação podem ter sobre a força de trabalho portuária

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257155677900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 58/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.58/2025

A natureza do trabalho portuário, especialmente pela sua importância estratégica para o comércio internacional e para o funcionamento das cadeias de suprimentos, exige um mínimo de estabilidade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. A Convenção 137 permite a necessidade de equilibrar a flexibilidade operacional dos portos com a segurança econômica dos trabalhadores. Ao garantir um mínimo de emprego ou renda, há uma tentativa de reduzir as desigualdades e promover condições dignas de trabalho, que também repercutem na estabilidade das comunidades portuárias e no ambiente social das cidades portuárias.

Os trabalhadores portuários possuem habilidades específicas, muitas vezes adquiridas ao longo de anos de experiência em atividades de alta periculosidade e exigência física. A Convenção 137, ao garantir uma renda mínima ou emprego, regular e valorizar essa singularidade, preservando o capital humano e mantendo uma reserva de trabalhadores constituída para quando a atividade portuária for exigida

Em resumo, a previsão legal da Convenção 137 da OIT é uma resposta direta à vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores portuários diante das flutuações inerentes à atividade portuária e à evolução tecnológica. Ela busca equilibrar as necessidades dos portos de eficiência e modernidade com a necessidade de preservar o bem-estar dos trabalhadores, garantindo-lhes um mínimo de segurança e dignidade no emprego e na renda.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257155677900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 59/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.59/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se ao art. 103 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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 nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, ressalvado o disposto no § 4º do Art. 99 desta lei;

II – Trabalho avulso, exclusivamente por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO;

§1° O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário ou o operador portuário, observado a negociação coletiva com sindicato que representa categoria diferenciada;

§2° Enquanto permanecer no trabalho com vínculo de emprego a prazo indeterminado, o trabalhador avulso deixará de concorrer ao sistema de escalação avulsa do OGMO

§3° Fica vedada a utilização e contrato de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado

§4° O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho, salvo negociação coletiva de trabalho com a sindicato de categoria diferenciada.”

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257500447000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 59/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.59/2025

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo suprimir a expressão "Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP" do inciso II do artigo 86 do projeto de lei, eliminando, assim, a possibilidade de terceirização no fornecimento de mão de obra portuária nos portos públicos.

A terceirização do trabalho portuário, por meio de empresas prestadoras de serviço, representa um risco significativo para os trabalhadores, pois introduz a precarização do trabalho, a desvalorização da qualificação profissional e a perda de direitos adquiridos.

Além disso, a presença de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) gera uma concorrência desleal com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que tem como principal função garantir a alocação de trabalhadores portuários avulsos em conformidade com as necessidades operacionais, respeitando os princípios de rodízio e equidade.

A inserção das EPTPs compromete o papel do OGMO ao submeter os trabalhadores portuários à lógica do mercado, desvalorizando a função de regulação da mão de obra e promovendo uma redução salarial decorrente da terceirização, precarizando as condições de trabalho.

A terceirização também enfraquece os sindicatos e as organizações representativas dos trabalhadores, dificultando as negociações coletivas e a organização dos trabalhadores em prol da melhoria de suas condições laborais.

Além disso, leva à redução de garantias trabalhistas e à flexibilização das regras de contratação, impactando negativamente a qualidade do serviço prestado e os direitos dos trabalhadores portuários.

O modelo que está sendo proposto é reconhecidamente mal sucedido, como pode ser constatado em portos de Portugal.

A precarização da mão de obra acontece ainda por total falta de controle dos quantitativos necessários ao atendimento da demanda de cada porto. Existe ofensa a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 4, 1, determina que “os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto”.

Com a autorização de abertura e forma indiscriminada de empresas prestadoras de serviços terceirizadas não haverá o necessário dimensionamento dos efetivos de trabalhadores necessários ao atendimento da demanda.

Com isto ainda há ofensa ao art. 2, 2 da Convenção 137 da OIT, pois o projeto de lei não está garantindo “um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257500447000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 59/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.59/2025

e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar.”

Cabe destacar ainda que as modalidades de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado, concorrem com o trabalho avulso, precarizando esta última forma de trabalho.

A proposta legislativa e a possibilidade de atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização tende a aumentar o turnover (rotatividade) dos trabalhadores, o que, em um ambiente portuário, pode impactar negativamente a segurança e eficiência das operações. A rotatividade alta implica uma perda de conhecimento técnico e prático dos trabalhadores, afetando diretamente a eficiência e a segurança no trabalho. No caso dos portos, onde atividades são críticas e complexas, a continuidade e a experiência dos trabalhadores são essenciais para garantir operações seguras e eficientes.

A atuação Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico traz riscos adicionais à segurança nacional. Portos são locais estratégicos e sensíveis, suscetíveis ao terrorismo, tráfico de drogas, armas e pessoas. Trabalhadores portuários bem treinados e devidamente supervisionados são parte crucial dos mecanismos de prevenção desses riscos. A introdução de uma mão de obra terceirizada por meio de uma empresa que não tenha um sistema mais permanente de trabalhadores, como ocorre como o OGMO, que pode ter menor controle e treinamento, aumenta a vulnerabilidade a essas ameaças, tornando mais difícil garantir que todos os trabalhadores sejam confiáveis e tenham o treinamento adequado para identificar atividades ilícitas.

A proposta pode prejudicar a conformidade com normas e certificações internacionais de segurança portuária, como o ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code). A consistência, mínimo turnover e a qualidade dos trabalhadores portuários são fatores essenciais para garantir que as operações estejam em conformidade com esses padrões internacionais. A atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização compromete a padronização e o alto nível de competência requerido para atender tais certificações, colocando em risco a reputação e a operação dos portos em âmbito global.

A proposta objeto do PL apresenta riscos significativos à produtividade, efetividade operacional e competitividade do Brasil no comércio internacional. A alta rotatividade de trabalhadores terceirizados nos portos públicos compromete o conhecimento prático, a qualidade das operações e a segurança, impactando negativamente a eficiência portuária. Como consequência, os portos brasileiros perdem competitividade, tornando-se menos atraentes para investimentos e negócios globais. Essa combinação de fatores contribui para o aumento do "custo Brasil", prejudicando a economia e dificultando o desenvolvimento sustentável do país. Portanto, a revisão da proposta como consta da emenda se faz necessária, focando na manutenção de padrões elevados de

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257500447000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

segurança e capacitação obrigatória dos trabalhadores para garantir operações portuárias eficientes e competitivas.

Por essas razões, a emenda propõe a exclusão da figura da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário (EPTP) no referido artigo, reforçando a centralidade do OGMO na gestão da mão de obra avulsa e assegurando que o trabalho portuário nos portos públicos e portos privados seja realizado em conformidade com as garantias legais e os princípios de proteção ao trabalhador.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:26:43.257 - CTRA
EMC 59/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.59/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257500447000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 60/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.60/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

"§ 1º Fica instituída a Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, em razão de sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país, buscando:

a) *promover a qualificação técnica, a certificação profissional e o acesso ao processo de educação continuada;*
b) *ser executada pelas instituições de ensino integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica;"*

JUSTIFICATIVA

A proposição busca instituir uma Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, considerando sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país. Essa política visa promover a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores, garantindo sua aptidão para o exercício de cargos de chefia e direção, bem como para a operação de máquinas e equipamentos portuários.

Diante do acelerado avanço tecnológico, energético e digital que impacta diretamente as atividades portuárias, é essencial que essa política receba a devida centralidade no âmbito da formação profissional. Para isso, propõe-se a transferência do atual sistema de formação, a cargo da Marinha, para a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação (Art. 1º, Lei nº 11.892/2008). Além disso, os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), arrecadados das atividades empresariais no

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255596944900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

setor portuário, deverão ser redirecionados para o fortalecimento dessa política, assegurando sua efetividade e alcance.

Com esta emenda, pretende-se criar um ambiente mais inclusivo e capacitado, onde os trabalhadores dos portos públicos e privados tenham acesso a formação e certificação condizentes com as exigências do mercado e do progresso tecnológico, contribuindo para a eficiência das operações portuárias e o fortalecimento do setor como um todo.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 60/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.60/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255596944900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 61/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.61/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

"§3º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário e do trabalho portuário avulso será atestada mediante certificado emitido pelos Institutos Federais e adotado pelo OGMO , que atuarão como instituições acreditadoras e certificadoras das competências profissionais específicas do setor portuário."

JUSTIFICATIVA

A presente disposição encontra respaldo legal no § 2º[1] do art. 2º da Lei nº 11.892/2008 que atribui aos Institutos Federais o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais no âmbito de sua atuação. Dada a relevância estratégica das atividades desenvolvidas no setor portuário para o desenvolvimento econômico e social do país, torna-se indispensável a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores que atuam nesse segmento, tanto em regime avulso quanto permanente.

Ao designar os Institutos Federais como responsáveis pela emissão dos certificados de qualificação, a norma aproveita a capilaridade, expertise e infraestrutura já consolidadas dessas instituições na formação e certificação profissional, assegurando elevados padrões de qualidade e alinhamento às demandas específicas do setor portuário.

[1] Art. 2º Os Institutos Federais são instituições de educação superior, básica e profissional, pluricurriculares e multicampi, especializados na oferta de educação profissional e tecnológica nas diferentes modalidades de ensino, com base na conjugação de conhecimentos técnicos e tecnológicos com as suas práticas pedagógicas, nos termos desta Lei.
[...]
§ 2º No âmbito de sua atuação, os Institutos Federais exercerão o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252257151900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Essa medida visa não apenas promover maior transparência e confiabilidade no processo de certificação, mas também garantir que os trabalhadores portuários estejam devidamente capacitados para atender às exigências tecnológicas e operacionais do transporte aquaviário, fortalecendo assim a eficiência e competitividade dos portos brasileiros.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 61/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.61/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252257151900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 62/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.62/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

§ 2º A educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores nos portos, será discutida e pactuada no âmbito do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos, constituído localmente, regionalmente ou no âmbito de cada complexo portuário, a ser composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil, conforme regulamento.

JUSTIFICATIVA

A criação do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos visa assegurar um espaço institucional de diálogo e construção coletiva entre o governo e a sociedade civil, promovendo a articulação necessária para atender às demandas específicas do setor portuário. A composição paritária do Fórum reforça o princípio democrático e participativo, permitindo que tanto o poder público quanto os trabalhadores e demais stakeholders do setor colaborem na definição de políticas, qualificações e certificações adequadas.

Ao estabelecer que a educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores portuários, sejam discutidas e pactuadas nesse âmbito, o parágrafo busca alinhar as formações às necessidades regionais e locais, promovendo eficiência, inclusão e adequação às exigências do setor. Além disso, a diversidade na abrangência — local, regional ou por complexo portuário — garante flexibilidade e eficiência no atendimento às particularidades de cada realidade operacional.

Essa medida é essencial para fortalecer o setor portuário, que desempenha papel estratégico no desenvolvimento econômico e social do país, oferecendo formação profissional qualificada e adaptada às constantes mudanças tecnológicas e operacionais.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254449946900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 62/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.62/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254449946900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 63/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.63/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA ADITIVA

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258593645400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 63/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.63/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258593645400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 64/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.64/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar a redação do inciso III, §1º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"III - Conferência de carga e descarga: atividade de identificação, registro, contagem e inspeção de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino e verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferencia do manifesto e demais serviços correlatos, na forma manual ou utilizando sistemas informatizados, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, seja no seu costado, ou remotamente, através do uso de tecnologias da informação nas dependências administrativas do porto público ou privado.

JUSTIFICATIVA

A emenda que define a conferência de carga e descarga como uma atividade abrangente e adaptável é fundamental para acompanhar a evolução tecnológica e atender às demandas modernas do setor portuário. A redação proposta, que inclui a realização do processo remotamente por meio de tecnologias da informação, complementa o entendimento tradicional e garante maior eficiência e alinhamento com práticas contemporâneas.

A justificativa para essa emenda é sustentada pelos seguintes pontos:
Inovação e Modernização do Setor Portuário - A inserção do uso de tecnologias da informação na execução das atividades de conferência remotamente reconhece e promove a modernização das operações portuárias. Essa adaptação não só viabiliza maior agilidade nos processos, como também posiciona o setor em consonância com tendências globais de automação e digitalização.

Maior Flexibilidade Operacional - Ao permitir a execução remota dessas atividades, a emenda promove uma flexibilidade essencial, especialmente em cenários que exigem

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259362537500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

soluções descentralizadas. Isso beneficia portos com infraestruturas diversificadas, tanto públicos quanto privados, proporcionando mais opções de gerenciamento.

Aumento da Segurança e Precisão - A utilização de tecnologias da informação no processo de conferência proporciona maior precisão no registro e controle de volumes e características das mercadorias. Adicionalmente, operações remotas reduzem a exposição de trabalhadores a riscos físicos, promovendo um ambiente mais seguro.

Em suma, a emenda não apenas aprimora o marco regulatório das atividades de conferência de carga e descarga, mas também posiciona o setor portuário como protagonista na adoção de práticas inovadoras, sustentáveis e economicamente viáveis.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 64/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.64/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259362537500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 65/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.65/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar a redação do §4º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º Para os fins desta lei, considera-se multifuncionalidade a aptidão do trabalhador portuário, após processo de capacitação e certificação, para exercer múltiplas funções no âmbito das atividades portuárias, incluindo aquelas distintas de sua função de origem.

JUSTIFICATIVA

A inclusão do § 4º na presente lei, definindo multifuncionalidade como a aptidão do trabalhador portuário para exercer múltiplas funções após processo de capacitação e certificação, é essencial para modernizar e aprimorar as práticas no setor portuário. A justificativa para essa redação é sustentada pelos seguintes pontos:

Reconhecimento da Versatilidade Profissional
Essa definição valoriza e regulamenta a possibilidade de o trabalhador portuário, após treinamento adequado, desempenhar funções variadas, permitindo maior eficiência e adaptabilidade às demandas operacionais dos portos;

Garantia de Qualificação e Segurança
Ao vincular a multifuncionalidade à capacitação e certificação, o dispositivo assegura que os trabalhadores estejam devidamente preparados para exercer funções diferentes com competência e segurança, reduzindo riscos operacionais;

Promoção da Competitividade Portuária
A multifuncionalidade fortalece a produtividade no setor portuário ao permitir que os trabalhadores sejam alocados conforme as necessidades específicas das operações, adaptando-se a exigências diversas e promovendo maior agilidade nos processos;

Sustentação Legal de Práticas Modernas

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257001555200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 65/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.65/2025

O conceito de multifuncionalidade reflete uma realidade já vivenciada em muitos portos, que buscam otimizar recursos humanos e tecnológicos. Formalizar essa prática na legislação proporciona maior segurança jurídica e padronização das atividades;

Melhoria da Gestão de Recursos Humanos
A multifuncionalidade reduz custos operacionais e melhora a alocação de mão de obra, tornando possível um aproveitamento mais inteligente e eficiente dos profissionais disponíveis.

A redação proposta reforça a importância de capacitar e certificar os trabalhadores portuários, promovendo uma abordagem responsável e moderna que beneficia tanto os trabalhadores quanto as empresas e operadores envolvidos.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257001555200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 66/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.66/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar a redação do Art.105, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.105 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos ou equipes, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho portuário na forma de avulso ou a vínculo empregatício a prazo indeterminado, serão objeto de negociação coletiva do trabalho entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico dos operadores portuários, nos portos públicos ou privados, mediante Convenção ou Acordo Coletivo do Trabalho.

JUSTIFICATIVA

A proposta de redação para o artigo 105, que estabelece a negociação coletiva como meio para definir a remuneração, funções, composição dos ternos ou equipes, multifuncionalidade e demais condições do trabalho portuário, representa um avanço fundamental na construção de relações laborais mais democráticas e equilibradas. Essa redação substitui o texto original, que concentra poderes exclusivamente no tomador de serviços, corrigindo uma injustiça que compromete direitos fundamentais dos trabalhadores. A justificativa para a nova redação pode ser apresentada nos seguintes termos:

a) Respeito ao Direito Fundamental à Negociação Coletiva

O artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal consagra o direito à negociação coletiva como um dos pilares da democracia nas relações de trabalho. Ele assegura que trabalhadores e empregadores possam discutir, em pé de igualdade, as condições que regem o ambiente laboral. A redação original do artigo 105, ao atribuir unilateralmente decisões ao tomador de serviços, afronta esse direito fundamental e ignora o princípio da igualdade de poder nas deliberações;

b) Equilíbrio e Participação Democrática

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254640341600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 66/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.º 66/2025

A inclusão das entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico no processo de negociação assegura um modelo participativo, no qual as condições laborais refletem os interesses das partes envolvidas. Esse equilíbrio é essencial para evitar imposições arbitrárias e promover a justiça social no setor portuário;

c) Fortalecimento da Representação Sindical

A negociação coletiva valoriza e fortalece o papel dos sindicatos, que representam os trabalhadores e buscam assegurar condições dignas e justas de trabalho. Ao promover o diálogo entre trabalhadores e operadores portuários, a nova redação do artigo 105 garante que os sindicatos desempenhem sua função de proteção e mediação de interesses;

d) Prevenção de Conflitos e Estabilidade no Setor

O estabelecimento de condições laborais através de convenções ou acordos coletivos reduz consideravelmente o risco de conflitos trabalhistas. A redação proposta cria um ambiente mais estável, no qual decisões são tomadas coletivamente, evitando paralisações ou impasses que poderiam prejudicar a produtividade e eficiência do setor;

e) Alinhamento com Práticas Modernas e Internacionais

A negociação coletiva está em consonância com as boas práticas internacionais, como as defendidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). O modelo proposto para o artigo 105 reforça o compromisso do Brasil com princípios de trabalho decente, que incluem diálogo social e cooperação como bases para relações laborais saudáveis e produtivas;

f) Promoção da Transparência e Confiança

Ao formalizar a negociação coletiva como instrumento para definir condições laborais, a redação proposta favorece um ambiente de maior transparência, no qual as partes têm clareza sobre seus direitos e responsabilidades. Isso fortalece a confiança mútua entre trabalhadores e empregadores.

Dessa forma, a redação sugerida corrige as lacunas do texto original e promove um modelo democrático, participativo e alinhado aos valores constitucionais, garantindo a dignidade dos trabalhadores portuários e a eficiência do setor como um todo, com um modelo que vem desde 1993 (Art.26, Lei nº 8.630/1993) e repetida na revisão legislativa de 2013 (Art.43, Lei nº 12.815/2013), cabendo ao Poder Legislativo se contrapor energicamente a esse enorme retrocesso social do mundo do trabalho.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254640341600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 66/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.66/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254640341600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 67/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.67/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar a redação do Art.106, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra do complexo portuário ao qual está abrangido, nos termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado firmados com sindicatos representantes de categoria profissional diferenciada de portuários."

JUSTIFICATIVA

A redação do artigo 106, que assegura aos portos privados a liberdade na contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, desde que respeitados os termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho e realizada por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra, é essencial para garantir um equilíbrio nas relações laborais e evitar práticas prejudiciais à dignidade e aos direitos dos trabalhadores. A justificativa para este dispositivo tem por fundamentos:

a) Prevenção da Concorrência Desleal Baseada na Precarização do Trabalho

Ao condicionar a contratação de trabalhadores à observância das normas pactuadas em instrumentos coletivos, o artigo promove uma padronização nas relações de trabalho portuário. Isso impede que portos privados utilizem a flexibilização excessiva ou a precarização das condições laborais como estratégia para obter vantagens competitivas. Dessa forma, preserva-se um ambiente de concorrência saudável e justo entre portos.

b) Respeito às Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho

Os instrumentos normativos coletivos são fruto do diálogo entre trabalhadores e empregadores, representando o equilíbrio entre interesses das partes envolvidas.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255717633400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 67/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.67/2025

Garantir que as relações de trabalho sejam regidas por esses documentos fortalece o papel da negociação coletiva e assegura condições dignas e adequadas para os profissionais portuários.

c) Valorização do Órgão Gestor de Mão de Obra

O uso do Órgão Gestor de Mão de Obra como intermediário nas contratações reforça sua importância como entidade reguladora e garante maior transparência e organização nos processos de recrutamento e alocação de mão de obra portuária. Isso beneficia tanto os trabalhadores quanto os empregadores, criando um ambiente mais previsível e confiável.

d) Promoção da Estabilidade nas Relações de Trabalho

Ao estabelecer normas claras e uniformes para a contratação de trabalhadores portuários, o artigo contribui para um ambiente laboral estável, reduzindo conflitos e garantindo o cumprimento das regras pactuadas. Isso beneficia a sustentabilidade das operações portuárias e protege os direitos dos trabalhadores.

e) Alinhamento com Princípios Constitucionais

A proposta está em consonância com os princípios constitucionais de valorização do trabalho e da dignidade da pessoa humana. Além disso, reforça o compromisso com o direito à negociação coletiva, previsto no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, assegurando que trabalhadores e empregadores participem ativamente das decisões sobre as condições laborais.

f) Fomento ao Desenvolvimento Econômico e Social

Relações de trabalho equilibradas e bem regulamentadas não apenas promovem o bem-estar dos trabalhadores, mas também fortalecem a produtividade e a competitividade dos portos privados. Isso contribui para o desenvolvimento econômico e social do país, alinhando os interesses do setor portuário às práticas sustentáveis.

Em síntese, a presente emenda modificativa do texto do artigo 106 traz, ao contrário da redação proposta pelo PL733/2025, avanços significativos ao setor portuário, garantindo um modelo justo de contratação e protegendo tanto os direitos dos trabalhadores quanto a integridade das operações portuárias.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255717633400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 68/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.68/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o inciso VIII do Art.3º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

JUSTIFICATIVA

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256243033900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 68/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.68/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256243033900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 69/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.69/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA ADITIVA

Incluir Parágrafo Único ao Art.51, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259796984200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:27:55.730 - CTRA
EMC 69/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.69/2025

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259796984200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 70/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.70/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. Em negociação coletiva de trabalho serão definidos a composição do quantitativo das equipes, a remuneração, os benefícios e as demais condições do trabalho, tanto na modalidade avulsa como a vínculo empregatício a prazo indeterminado, observando ao princípio da consensualidade previsto no Art. 108 deste Projeto de Lei".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda incentiva a negociação coletiva e a observância dos princípios constantes no artigo 108 no sentido de que as relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos diversos princípios elencados nesse dispositivo.

O princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos também deve ser respeitado.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259611865600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 70/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.70/2025

signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

Por outro lado, a negociação coletiva deve ser incentivada, pois somente através do diálogo se estabelecem as relações harmoniosas do capital e do trabalho.

.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259611865600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 71/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.71/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA SUPRESSIVA

Exclua-se o Capítulo III, do Projeto Lei 733/2025.

JUSTIFICATIVA

O projeto autoriza que empresas possam fornecer a mão de obra para o trabalho portuário, em concorrência com o OGMO.

Copia o modelo português que permite que empresas concorram com o OGMO que tem sido alvo de críticas de diferentes setores.

O OGMO tem a função de gerir a mão-de-obra portuária, atuando como um intermediário entre trabalhadores e operadores portuários. O modelo foi estabelecido para garantir que os trabalhadores portuários tenham acesso a contratos e direitos regulados, enquanto oferece aos operadores uma mão-de-obra qualificada e estável para a movimentação de cargas.

O modelo português que abriu o mercado para que empresas privadas concorressem com o OGMO tem demonstrado que essa medida enfraquece as condições dos trabalhadores e precarizar a mão-de-obra.

A substituição do OGMO por empresas privadas pode levar a contratos temporários ou menos seguros, já que as empresas podem priorizar a redução de custos, afetando diretamente a estabilidade dos trabalhadores portuários.

O projeto não assegura a manutenção de benefícios historicamente conquistados, como melhores condições de trabalho, seguros e garantias mínimas que o OGMO, como entidade reguladora, proporcionava.

Há justo receio com a redução dos padrões de segurança. A experiência acumulada e o controle do OGMO sobre a formação de trabalhadores são vista como uma garantia de práticas de segurança rigorosas. A introdução de concorrentes com menos foco na formação pode aumentar os riscos operacionais nos portos. Aliás, existem estudos no sentido que no modelo pretendido pelo

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254274463000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 71/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.71/2025

projeto e praticado em Portugal, houve um aumento das doenças ocupacionais dos trabalhadores portuários, resultante da precarização de condições de trabalho.

Por fim, não se admite que a prestação do trabalho avulso seja efetuada por empresas, esvaziando as funções e atribuições dos OGMOs.

O trabalho portuário deve ser administrado e fornecido exclusivamente pelo OGMO.

.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254274463000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 72/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.72/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao § 3° do art. 115, do Projeto Lei 733/2025 a seguinte redação:

> "§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos da categoria de origem e, em seguida, os multifuncionais."

JUSTIFICATIVA

A escala do trabalhador portuário avulso deve iniciar sempre pelos trabalhadores da atividade portuária de origem, ou seja, daquela de seu ingresso para o sistema.

A adoção de critério diverso pode resultar em prejuízo aos trabalhadores que possuem habilitação para a atividade mais qualificada.

Um trabalhador que está habilitado para operação de equipamento, como atividade de origem e não está habilitado e/ou não tem condições físicas de trabalho braçal, não pode sair na escala em posição posterior a de outro trabalhador que tem habilitação para o trabalho braçal e de operação de máquinas. O primeiro trabalhador estaria preterido na escala.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254339026700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 73/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.73/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

> "§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICATIVA

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

> EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)
>
> No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez, deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores. Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados, pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via OGMO - tanto nas condições de

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256898839200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 73/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.73/2025

avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido – e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí, qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada "prioridade" prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente, previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal. Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que estabelece item 8 de seu Artigo 19:

Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação. Grifa-se

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

Enfim: a *exclusividade* é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO, bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256898839200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 73/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.73/2025

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem que passar pelo diálogo e negociação e a simples exclusão da “exclusividade” como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação às empresas dentro do porto público.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256898839200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 74/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.74/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA SUPRESSIVA

Exclua-se o parágrafo único do artigo 99, do Projeto de Lei 733/2025:

JUSTIFICATIVA

O parágrafo único do artigo 99 do projeto enumera atividades que entende não constituir o trabalho portuário, excluindo diversas atividades que hoje são consideradas atividades específicas dos portuários.

O transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, sempre foi considerado trabalho portuário de capatazia. A sua exclusão diminui o campo de trabalho dos trabalhadores portuários.

Está sendo excluída das tarefas do trabalhador portuário atividade que sempre desenvolveu e sempre foi considerado o que de imediato traz consequências na oportunidade de trabalho, sem qualquer tipo de reparação, embora a movimentação interna represente substancial postos de trabalho.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore que hoje são desenvolvidas por trabalhadores portuários estivadores e na região norte é onde ocorre a maior empregabilidade.

A retirada desse tipo de trabalho afeta diretamente as oportunidades de trabalho dos estivadores, também sem que o projeto regule qualquer compensação.

Por outro lado, os trabalhadores empregados da autoridade portuária, mesmo aqueles que não se ativam diretamente na movimentação de carga, são reconhecidos como portuários, tanto assim que os Sindicatos representam esses trabalhadores na qualidade de portuários.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250500106800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Ademais, a Autoridade Portuária também pode realizar operação portuária, de modo que não há como vedar a condição de trabalhador portuário pela natureza do empregador.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 74/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.74/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250500106800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 75/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.75/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA ADITIVA

Inclua-se a seguinte redação ao inciso III ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

> "III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos."

JUSTIFICATIVA

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253537190900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 75/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.75/2025

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no “costado” das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253537190900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 75/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.75/2025

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O trabalho de conferência de carga é necessário as operações portuárias, a exemplo do que ocorre nos principais e mais importantes portos do exterior, sendo atividade que não pode ser excluída daquelas do trabalho portuário, razão pela qual deve ser acolhida a presente emenda para permanecer amparado na legislação portuária.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253537190900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 75/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.75/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253537190900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 76/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.76/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 126

"Art. 126.

.....
.....

§ 2º A *contratação por prazo indeterminado de trabalhadores portuários far-se-á entre os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO e, excepcionalmente, após celebração de negociação coletiva, entre os trabalhadores portuários cadastrados no OGMO.*

§ 3º Comprovada a ausência de interesse dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, poderá haver contratação de trabalhadores externos ao sistema OGMO, sendo obrigatório:
I – negociação coletiva prévia;
II – treinamento prévio pelo OGMO; e
III – intermediação pelo OGMO.
IV
§ 4º A negociação coletiva deverá prever condições de trabalho e benefícios social, além da garantia de renda (conforme Convenção 137 da OIT) aos trabalhadores portuários avulsos que dependem exclusivamente do trabalho portuários e que permanecerem com rodiziários dno OGMO.

§ 5º As contratações referidas nos §§ 2º e 3º deste artigo observarão a média salarial da categoria."

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256838921500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 76/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.76/2025

JUSTIFICATIVA

A presente emenda propõe alteração da redação do anteprojeto para constar a redação da ORIENTAÇÃO N. 1 da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONATPA), do Ministério Público do Trabalho (MPT), há anos vigente e que tem muito bem servido para apaziguar os conflitos nas relações de trabalho no porto.

A prioridade nos moldes trazidos pela CONATPA/MPT cumpre sua função no sentido de trazer os atores sociais para que sejam envolvidos no processo de contratação, observada, assim, uma série de etapas a fim de verificar se há realmente ausência de interessados na contratação a prazo indeterminado dentro dos quadros do OGMO.

Desta forma, existiria um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que garante a estabilidade no setor.

A substituição da exclusividade pela prioridade sem indicar os meios de sua efetivação representaria um significativo retrocesso social, prejudicando os direitos fundamentais dos trabalhadores portuários e criando insegurança jurídica.

A presente emenda tem, portanto, a finalidade de trazer uma maior estabilidade ao setor e prestigiar a negociação coletiva, ao envolver os trabalhadores na *tomada de decisão* sobre a contratação com vínculo.

Via de regra, o trabalhador mais qualificado para ser contratado a prazo indeterminado é aquele que está presente no porto e qualificado para as atividades portuárias. Não faz sentido, portanto, buscar trabalhador de fora de porto, um *outsider*, para exercer funções dentro do porto. O mais lógico é que os próprios trabalhadores habilitados e treinados que já trabalham no porto possam ter ao menos a prioridade na aquisição deste emprego, mas o texto legal precisa indicar como esta prioridade será exercida.

Não se olvida que, em alguns casos, os próprios trabalhadores não têm interesse na vinculação, por isso a presente Emenda traz a possibilidade de contratação de trabalhadores de fora do sistema para resolver situações pontuais.

Importante dizer, também, que a oferta de trabalho deve respeitar a média salarial oferecida na modalidade de trabalho avulso, caso contrário estaria havendo uma inibição lógica de atração dos trabalhadores do sistema.

A proposta de substituição contida no anteprojeto - sem indicar os mesmos pelos quais a prioridade seria exercida - introduziria profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, precarizando as condições de trabalho e desorganizando os sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Portanto, a presente emenda propõe a substituição do § 2º do art. 126 deste Projeto de Lei pela redação acima proposta, de modo a evitar os riscos e impactos negativos das alterações, indicando os meios pelas quais vigorará o regime de prioridade na contratação de trabalhadores portuários avulsos para a contratação por prazo indeterminado.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256838921500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 76/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.76/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256838921500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 77/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.77/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

"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:

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

JUSTIFICATIVA

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258294410100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 77/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.º 77/2025

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258294410100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 78/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.78/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA ADITIVA

Acrescenta, com a redação abaixo, o inciso XVII ao Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos,

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255058242400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Apresentação: 22/04/2025 14:28:28.967 - CTRA
EMC 78/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.78/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255058242400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 79/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.79/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco 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 principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações principais, auxiliares e de apoio, até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento, conferencia e entrega no costado das embarcações, pátio, armazém , gates, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento, movimentação de bagagens, limpeza e retirada de resíduos no costado do navio, pátio, armazéns e gates e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257365992700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 79/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.º 79/2025

III– conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 1° O trabalho portuário na capatazia, estiva, conferencia de carga, conserto, bloco e vigilância portuária é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 2° Para os fins desta lei, multifuncionalidade é habilitação do trabalhador para o exercício de mais de uma atividade portuária.

§ 3° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações e bloco com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.”

JUSTIFICATIVA

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257365992700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 79/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.79/2025

Esta emenda substitui o art. 104 do projeto de lei, mantendo o texto atual do art. 40 da Lei nº 12.815/2013, que bem regula as atividades do trabalho portuário avulso.

Tal modificação se justifica pela necessidade de preservar as categorias profissionais específicas do setor portuário, garantindo o pleno exercício dos direitos dos trabalhadores e observando as normas de proteção previstas tanto na Constituição Federal quanto nas convenções internacionais de que o Brasil é signatário.

A Constituição Federal de 1988, em seus arts. 7º, 8º e 9º, protege o direito ao trabalho, à livre organização sindical e à greve.

A extinção arbitrária de categorias profissionais sem uma devida mediação, estudo dos impactos no mercado de trabalho e as respectivas medidas compensatórias seria uma violação desses direitos fundamentais.

As Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), particularmente as Convenções nº 87 (sobre Liberdade Sindical e Proteção do Direito de Sindicalização) e nº 98 (sobre o Direito de Organização e Negociação Coletiva), protegem a organização dos trabalhadores em categorias profissionais e proíbem a extinção de categorias sem a devida negociação, compensação ou reacomodação no mercado de trabalho.

Além disso, a Convenção nº 158 da OIT, que regula a cessação da relação de trabalho, também se aplica à necessidade de proteger os trabalhadores de dispensas arbitrárias ou sem justa causa.

Ao modificar o art. 87 do projeto de lei, que propõe a multifuncionalidade como obrigatoriedade e que restringe as categorias profissionais à estiva e capatazia, estamos contrariando as normas constitucionais e as convenções da OIT.

A extinção ou a alteração drástica dessas categorias não pode ser imposta sem que haja a devida análise de impacto social, medidas de reacomodação no mercado de trabalho e o oferecimento de indenizações justas aos trabalhadores afetados.

A Convenção 137 da OIT, específica do trabalho portuário obriga que a revisão das definições dos portuários seja por expressa consulta as representações profissionais estabelecendo: *2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários*.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8º da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257365992700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

liberdade de associação sindical (CF, art. 8º) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

O texto substitutivo aqui apresentado assegura a continuidade das categorias profissionais já consolidadas e reconhecidas, assegurando, assim, a proteção dos trabalhadores portuários avulsos e garantindo o respeito aos seus direitos fundamentais.

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 79/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.º 79/2025

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257365992700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 80/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.80/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se os seguintes incisos I a III ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"I - É assegurada uma garantia renda anual para os trabalhadores portuários avulsos com inscrição válida no órgão de gestão de mão de obra, cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho e que cumpram regularmente suas obrigações profissionais inclusive as regras de assiduidade em vigor em cada porto, conforme regulamento.

§ 1º A garantia de renda anual será equivalente ao valor da média do ano civil imediatamente anterior da respectiva categoria em cada porto.

§ 2º Essa complementação será feita mensalmente e o valor a ser observado para tanto será equivalente a um doze avo do valor da média do ano civil imediatamente anterior.

§ 3º Além dos pré-requisitos previstos no presente artigo, somente fará jus a garantia da renda mínima, o trabalhador avulso que:

a - estiver apto para o trabalho portuário como avulso em no mínimo 80% dos dias do mês de apuração;

b - se disponibilizar para o trabalho no sistema de escalação em no mínimo, oitenta por cento das chamadas realizadas pelo respectivo órgão de gestão de mão de obra;
c - prestar os seus serviços nas escalações, inclusive compulsoriamente definidas pelo OGMO, no mínimo, a oitenta por cento dos turnos de trabalho para os quais tenha se habilitado no sistema de escalação do respectivo órgão gestor.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252233315800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 80/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.80/2025

§ 4º Compete ao OGMO a apuração e comprovação dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º.

§ 5º O trabalhador que descumprir os requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º, por três meses consecutivos ou cinco meses alternados, fica excluído do programa de complementação de renda previsto neste capítulo.

II– Os trabalhadores portuários avulsos com 25 anos de inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulsos, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante uma indenização equivalente a 70% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, observado o valor mínimo de R$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

III – Os trabalhadores portuários avulsos com 70 a nos de idade e com inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, terão sua inscrição cancelada em OGMO, mediante uma indenização equivalente a 40% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, ficando garantido um prazo de até 5 (cinco) anos para o TPA em atividade com idade superior a 70 anos;

IV - Aos trabalhadores portuários será garantido a participação nos lucros e resultados (PLR) das empresas tomadoras de serviço, conforme os preceitos da legislação vigente, como forma de incentivar o estímulo à produção e a dignidade no exercício das suas atividades.”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa garantir uma transição justa e digna para os trabalhadores portuários que venham a ser afetados por eventuais extinções de categorias ou alterações profundas em suas condições de trabalho. Os direitos fundamentais dos trabalhadores, garantidos pela Constituição Federal, especialmente no art. 7° e art. 8°, bem como nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), proíbem a extinção de categorias profissionais sem a devida mediação dos impactos econômicos e sociais, além da adoção de medidas compensatórias.

A Convenção n° 87 da OIT, sobre liberdade sindical e proteção do direito de sindicalização, e a Convenção n° 158, que trata da cessação da relação de trabalho, asseguram o direito à proteção contra demissões arbitrárias e impõem

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252233315800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 80/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.80/2025

a necessidade de consultas com os trabalhadores para discutir soluções quando há mudanças estruturais no mercado de trabalho.

Além disso, o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) aqui proposto, baseado nas melhores práticas de negociação coletiva e na experiência de setores industriais e de serviços, oferece uma opção digna e justa para aqueles trabalhadores que desejam se desligar voluntariamente do trabalho portuário após 30 anos de serviços prestados, garantindo uma compensação financeira adequada.

A proposta de participação nos lucros e resultados das empresas tomadoras de serviços tem como objetivo valorizar o trabalho portuário e incentivar o aumento da produtividade de maneira alinhada aos interesses econômicos do setor.

A emenda se harmoniza, ainda, com princípios fundamentais estabelecidos nas Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Organização das Nações Unidas (ONU) e na Constituição Federal do Brasil, refletindo a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhecendo a função social da atividade econômica e incorporando experiências internacionais bem-sucedidas na proteção dos direitos dos trabalhadores.

A Convenção n° 168 da OIT sobre a Promoção do Emprego e Proteção contra o Desemprego (1988) enfatiza a necessidade de proteger os trabalhadores afetados por mudanças estruturais no mercado de trabalho. Ela incentiva os Estados membros a fornecerem benefícios adequados aos desempregados, garantindo-lhes uma renda mínima durante a transição para novos empregos.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos (ONU), em seu artigo 23, afirma que "toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego". A garantia de renda assegura que os trabalhadores não fiquem desamparados diante da extinção de suas categorias profissionais.

A *Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho estabelece no seu Artigo 2*, item *2 que: "Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do País ou do porto de que se tratar".*

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, estabelece como direito dos trabalhadores a assistência aos desempregados. Além disso, o princípio da dignidade da pessoa humana (Art. 1°, III) reforça a obrigação do Estado em proteger os cidadãos em situações de vulnerabilidade econômica.

A proposta de emenda que estabelece o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) para trabalhadores com no mínimo 30 anos de serviço (Art. 88, II), por seu turno, se alinha com o disposto na Recomendação n° 166 da OIT sobre a Rescisão do Contrato de Trabalho (1982) que sugere que medidas sejam tomadas para mitigar os efeitos da rescisão, incluindo programas de aposentadoria antecipada e compensações financeiras adequadas, sendo que o PDV respeita a

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252233315800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 80/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.80/2025

autonomia do trabalhador ao permitir que ele opte pelo desligamento em condições favoráveis.

O PDV reconhece, ainda, a contribuição dos trabalhadores veteranos e proporciona uma transição digna para a aposentadoria, refletindo o compromisso social das empresas e do Estado com aqueles que dedicaram grande parte de suas vidas ao trabalho portuário.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a Alemanha e o Japão utilizam PDVs como ferramentas eficazes para reestruturar setores industriais, oferecendo pacotes generosos que reconhecem a dedicação dos trabalhadores e facilitam a transição para a aposentadoria ou novas oportunidades.

No que pertine à Participação nos Lucros e Resultados (PLR) para trabalhadores portuários, proposto na emenda como o inciso III do art., observamos que tal proposta se alinha com a Orientação da OIT contida na Convenção n° 131 sobre Fixação de Salários Mínimos (1970), a qual enfatiza a necessidade de garantir remuneração justa e equitativa aos trabalhadores. A participação nos lucros e resultados é uma forma de reconhecer o esforço coletivo e promover a justiça salarial.

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, inciso XI, assegura a participação dos trabalhadores nos lucros ou resultados, desvinculada da remuneração, reforçando o direito à distribuição equitativa dos frutos do trabalho.

A PLR estimula a produtividade e o comprometimento, fortalecendo a relação entre empregadores e empregados. Além disso, promove a dignidade no exercício das atividades laborais, ao reconhecer e recompensar a contribuição dos trabalhadores para o sucesso empresarial.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a França e o Canadá, a participação nos lucros é prática comum e regulamentada, promovendo engajamento e alinhamento de interesses entre empregados e empregadores.

A presente emenda está ainda em sintonia com a prática adotada nos portos que são considerados como referência em operações portuárias em âmbito internacional. O modelo sugerido nesta emenda vem sendo aplicado nos portos da Costa Leste e Costa Oeste dos Estados Unidos desde 1.932.

A emenda proposta, com isso, reforça o princípio da dignidade da pessoa humana, central na Constituição Federal (Art. 1°, III), e reconhece o trabalho como fundamento da ordem social e econômica (Art. 170). Ao garantir renda, oferecer planos de desligamento justos e promover a participação nos lucros, a lei valoriza o trabalhador não apenas como força produtiva, mas como cidadão digno de proteção e reconhecimento.

A Constituição estabelece, ainda, que a atividade econômica deve cumprir sua função social (Art. 5°, XXIII; Art. 170). Isso implica em responsabilidades para com os trabalhadores e a sociedade em geral. As medidas

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252233315800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 80/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.80/2025

propostas asseguram que o desenvolvimento econômico não ocorra em detrimento dos direitos trabalhistas, mas sim em harmonia com a justiça social e o bem-estar coletivo.

Novamente olhando para o cenário internacional, temos que diversos países adotam políticas similares para proteger trabalhadores em setores em transformação. A União Europeia, por exemplo, possui diretrizes para apoiar trabalhadores afetados por reestruturações, enfatizando a importância de medidas como compensações financeiras, requalificação profissional e participação nos lucros para garantir transições justas e sustentáveis.

Os fundamentos apresentados demonstram que o texto legal proposto está em consonância com as Convenções da OIT, os princípios da ONU e os preceitos da Constituição Federal do Brasil. Ele promove a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhece a função social da atividade econômica e incorpora práticas internacionais eficazes na proteção dos direitos laborais. Assim, as medidas propostas não apenas atendem aos requisitos legais e constitucionais, mas também reforçam o compromisso com a justiça social e o desenvolvimento humano.

Por fim, ao estabelecer uma garantia de renda temporária para os trabalhadores de categorias extintas, até que sejam reabsorvidos no mercado de trabalho, estamos assegurando um princípio fundamental de segurança econômica e dignidade no emprego, alinhado aos princípios constitucionais de proteção ao trabalho e à dignidade da pessoa humana.

Desta forma, a emenda proposta não apenas preserva os direitos dos trabalhadores afetados, mas também incentiva o diálogo social e a busca por soluções que respeitem os direitos fundamentais e promovam uma transição justa para todos os envolvidos.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252233315800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 81/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.81/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

> "Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca assegurar o princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256344753500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 81/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.81/2025

signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

A isonomia salarial entre o trabalhador avulso e o vinculado se faz necessária para garantir que não haja discriminação, precarização ou redução da remuneração dos trabalhadores avulsos, que desempenham as mesmas funções, sob as mesmas condições de trabalho, que os trabalhadores contratados diretamente com vínculo empregatício.

Ao inserir essa obrigatoriedade no *caput* do art. 105, estamos assegurando que ambos os tipos de trabalhadores — avulsos e vinculados — recebam tratamento justo e igualitário, promovendo a valorização do trabalho e evitando que a liberdade de organização do trabalho portuário resulte em diferenças injustificadas nos níveis salariais e de benefícios. Esta emenda visa garantir a dignidade no trabalho e a proteção dos direitos fundamentais, conforme estabelecido na nossa Carta Magna e nos tratados internacionais de que o Brasil é signatário.

A redação do artigo 105 do projeto de lei conflita com artigo que promove a negociação coletiva para as relações do trabalho.

O Artigo 105 coloca em evidência uma questão central: a definição unilateral, pelo tomador de serviços portuários, de aspectos essenciais da relação e do contrato de trabalho. Tal proposta, ao concentrar o poder de decisão nas mãos do tomador, viola o espírito de negociação coletiva que foi reforçado tanto pela Constituição Federal de 1988 (CF/88, art. 7°, incisos VI, XIII, XIV, XXVI; art. 8° inciso VI; e art. 114, §§ 1° e 2°), como pela jurisdição do Supremo Tribunal Federal (STF – TEMA 1046) e pela reforma trabalhista de 2017.

Há alguns pontos críticos a serem considerados nessa análise:

1. Desalinhamento com o Princípio da Negociação Coletiva

A CF/88, nos artigos antes mencionados, menciona explicitamente as convenções e acordos coletivos de trabalho, fortalecendo a negociação coletiva como uma forma legítima de definição de condições de trabalho. O artigo 88 da proposta legislativa, ao dar exclusividade ao tomador de serviços para definir questões como composição de quantitativo, salários e benefícios, enfraquece a participação dos sindicatos e das representações de trabalhadores no processo de negociação, bem como torna a negociação coletiva facultativa e suplementar, pois, por obvio, aquele quer puder, por ato discricionário, definir todos os contornos da relação laboral, não terá qualquer razão de discutir tais parâmetros com os representante dos trabalhadores, como previsto na parte final da redação proposta.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256344753500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 81/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.81/2025

2. Contradição com a Reforma Trabalhista e Tema 1046 do STF

O Tema 1.046 do STF reforça que uma negociação coletiva deve prevalecer, inclusive em aspectos relacionados aos direitos trabalhistas, desde que respeitados os direitos fundamentais e constitucionais. O artigo, da forma como está redigido, contraria essa orientação ao priorizar decisões unilaterais do tomador de serviços.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) deu ênfase ao "negociado sobre o legislado", estabelecendo que as negociações coletivas tenham prevalência sobre a legislação, em diversos aspectos (artigo 611-A da CLT). No entanto, a redação do artigo 88, ao centralizar as decisões sobre o contrato de trabalho nas mãos do prestador de serviços, desconsidera o papel fundamental que os sindicatos têm nesse processo de negociação.

Assim, se o Tema 1.046 do STF enfatiza a autonomia sindical e a prevalência do negociado, desde que respeitados os princípios constitucionais. Ao permitir que o tomador de serviços tome decisões unilaterais, o artigo 88 parece subverter esse entendimento, impondo limites à negociação coletiva que a Constituição e a reforma trabalhista buscam promoção econômica.

3. Desigualdade de Poder de Barganha

Outro ponto a se criticar é o potencial desequilíbrio de poder de negociação entre trabalhadores e tomadores de serviços. O artigo, ao permitir que o tomador defina unilateralmente várias condições de trabalho, ignora o fato de que os trabalhadores portuários, em muitos casos, estão em situação de vulnerabilidade econômica e social. Isso pode criar um cenário em que a negociação coletiva, mesmo prevista no texto, é enfraquecida ou até mesmo vazia, já que a "exclusividade" dada ao tomador para definir condições essenciais torna difícil para os trabalhadores ou seus representantes negociarem em pé de igualdade.

CONCLUSÃO:

O artigo 105, ao conferir exclusividade ao tomador de serviços para a definição de aspectos importantes da relação de trabalho, parece se afastar dos princípios e fundamentos da negociação coletiva defendidos pela CF/88, pelo STF no Tema 1046 e pela reforma trabalhista. Uma redação que restringe a autonomia coletiva e dá ampla discricionariedade ao empregador sobre condições de trabalho prejudica o equilíbrio necessário nas relações laborais justas e viola o princípio da boa-fé na negociação coletiva.

Uma revisão desse dispositivo deveria, portanto, garantir uma participação mais efetiva dos sindicatos e organizações de trabalhadores na definição dessas condições, equilibrando as prerrogativas dos tomadores de

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256344753500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 81/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.81/2025

serviço com os direitos dos trabalhadores, a fim de promover uma negociação coletiva autêntica e equilibrada.

Não bastasse, há conflito entre as disposições dos artigos 88 e 91 da proposta legislativa, se não, vejamos:

Reconhecimento da Negociação Coletiva (Artigo 91) vs. Decisão Unilateral (Artigo 105).

O artigo 91 valoriza o papel da negociação coletiva e da liberdade sindical, tornando-os pilares das relações de trabalho nos portos. Ele permite expressamente a validade dos acordos coletivos, mesmo quando envolvimento de certos compromissos

Em contrapartida, o artigo 88 confere ao tomador de serviços o poder exclusivo para definir elementos centrais das condições de trabalho. Isso cria uma relação de poder assimétrica e praticamente elimina o papel da negociação coletiva, o que é

Autonomia da Vontade Coletiva vs. Centralização Decisória:

O §1° do artigo 91 enfatiza que o Judiciário deve ter intervenção mínima em acordos coletivos, respeitando a autonomia da vontade coletiva. Isso reforça a ideia de que as partes envolvidas (trabalhadores e tomadores de serviços) devem ser as principais responsáveis por definir suas condições de trabalho

O artigo 88, ao permitir que o tomador de serviços defina unilateralmente os aspectos fundamentais do contrato de trabalho, esvazia essa autonomia coletiva. Mesmo com a menção de “salvo o disposto em negociação coletiva”, na prática, a prerrogativa dada ao tomador tende a limitar o poder negocial dos sindicatos, levando a uma relação de trabalho menos participativa e equilibrada.

Valorização do Trabalho vs. Prevalência do Poder do Empregador:

O artigo 91 busca promover um ambiente de trabalho justo e seguro, com valorização do trabalho humano e priorização do vínculo empregatício. Ele menciona a importância da capacitação profissional, da democratização do acesso aos postos de trabalho e da garantia de condições dignas.

O artigo 105, ao focar na definição unilateral por parte do tomador, vai na contramão desses princípios, pois ao centralizar o poder decisório, pode levar a um cenário onde as condições de trabalho sejam condicionais com base apenas nos interesses do empregador, sem a participação ativa dos trabalhadores e suas representações sindicais.

Consolidação da Crítica:

Os artigos 105 e 91 apresentam diretrizes que, em essência, estão em conflito. Enquanto o artigo 91 coloca a negociação coletiva, a liberdade sindical

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256344753500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 81/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.81/2025

e a valorização do trabalho no centro das relações laborais nos portos, o artigo 88 permite ao tomador de serviços estabelecer unilateralmente as condições do trabalho, enfraquecendo o papel dos sindicatos e limitando a negociação coletiva.

Essa inconsistência interna no texto legal viola os princípios constitucionais consagrados pela CF/88, que autoriza e valoriza a negociação coletiva como um direito dos trabalhadores (art. 7°, inciso XXVI). Além disso, contraria a orientação do Tema 1046 do STF, que reforça a prestígio da negociação coletiva em relação ao "negociado sobre o legislado". A reforma trabalhista de 2017 também enfatizou o fortalecimento da negociação coletiva como meio de modernizar as relações de trabalho. No entanto, o artigo 88 parece subverter essa lógica ao permitir decisões unilaterais pela tomada de serviços.

Portanto, para harmonizar a legislação portuária com os princípios constitucionais, a jurisdição do STF e a reforma trabalhista, seria necessário reformular o artigo 88. Uma revisão adequada deveria garantir um equilíbrio entre as partes envolvidas, respeitando a autonomia sindical e a negociação coletiva, conforme preconizado no artigo 91. Essa mudança promoveria um ambiente de trabalho mais justo e participativo, onde os trabalhadores portuários tivessem uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, e o diálogo social seria efetivamente valorizado.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256344753500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 82/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.82/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 106, incluindo-se um parágrafo único, do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 106. É facultada aos titulares portos privados a contratação trabalhadora portuária, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, observado o disposto em instrumento coletivo de trabalho firmado com sindicatos de portuários que representam categoria profissional diferenciada.

Paragrafo único. Os portos privados também poderão utilizar trabalhador portuários avulsos, com a intermediação de OGMO com competência sobre o local da referida instalação portuária, obedecendo à negociação coletiva de trabalho."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo assegurar que os trabalhadores portuários, seja nos portos públicos ou privados, sejam previamente habilitados conforme estabelecido por esta lei, garantindo que as qualificações e certificações necessárias sejam atendidas para o exercício seguro de suas atividades.

A necessidade de habilitação prévia justifica-se pelos princípios constitucionais e legais que garantem a segurança no trabalho. O art. 7°, inciso XXII, da Constituição Federal prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança. A habilitação dos trabalhadores portuários é fundamental para garantir que estes atuem de maneira segura e eficiente, minimizando riscos para si mesmos, para os seus colegas e para o ambiente de trabalho no porto.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253903745100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 82/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.82/2025

Ademais, esta emenda está de acordo com as Normas de Segurança e Medicina do Trabalho brasileiras, que exigem a qualificação e o treinamento adequados para a execução de atividades que possam implicar riscos à saúde e à segurança dos trabalhadores.

O trabalho portuário, devido à sua natureza, envolve operações complexas e muitas vezes perigosas, como o manuseio de cargas pesadas, maquinário e embarcações, o que torna indispensável a qualificação profissional.

Ainda, a emenda também encontra fundamento nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), especialmente nas Convenções n° 155 e n° 187, que tratam da segurança e saúde no trabalho e exigem que os estados signatários implementem medidas legislativas e práticas para garantir que os trabalhadores sejam devidamente capacitados e habilitados para suas funções, com o objetivo de proteger sua integridade física e psíquica.

Ao inserir a obrigatoriedade de habilitação prévia na contratação de trabalhadores portuários, estamos promovendo a segurança no ambiente de trabalho e preservando a saúde e a vida dos trabalhadores, conforme os princípios constitucionais e as normas internacionais de que o Brasil é signatário.

A proposta legislativa contida no Art. 89 que estabelece a liberdade dos portos privados para contratar trabalhadores portuários, com vínculo empregatício ou avulso, diretamente ou por intermediário de Empresa de Prestação de Trabalho Portuário (EPTP), suscita uma série de críticas, especialmente no que tange aos aspectos de segurança do trabalho, qualificação profissional e eficiência operacional.

1. Segurança e Capacitação dos Trabalhadores Portuários

Um dos principais pontos críticos é a ausência de exigência de capacitação, treinamento e habilitação prévia dos trabalhadores portuários. A atividade portuária, por sua natureza, envolve operações complexas, com riscos importantes tanto para os trabalhadores quanto para as cargas movimentadas. A falta de critérios claros para a contratação de profissionais envolvidos pode resultar em acidentes, prejudicando não apenas a saúde e a segurança dos trabalhadores, mas também a eficiência das operações portuárias.

Além disso, a qualificação é fundamental para lidar com equipamentos específicos, processos operacionais específicos e normas de segurança complexas que envolvem o setor. A proposta, ao não importar esses requisitos, é cumprir a necessidade de manter trabalhadores habilitados, o que contraria a lógica de segurança no ambiente portuário.

2. Produtividade e Eficiência Operacional

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253903745100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 82/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.82/2025

A eficiência da operação portuária está intrinsecamente ligada à capacitação dos trabalhadores. Profissionais treinados, experientes e capacitados conseguem operar com maior produtividade, evitando danos às mercadorias, atrasos e interrupções operacionais. A liberdade irrestrita de contratação proposta no artigo pode abrir margem para a entrada de trabalhadores não prejudicados, o que prejudicaria a eficiência do porto, resultando em custos adicionais e perda de competitividade.

3. Precarização das Relações de Trabalho e Erosão de Direitos Trabalhistas

A proposta pode gerar uma precarização das relações de trabalho aopermitir que a contratação ocorra sem critérios mínimos de habilitação ou capacitação, potencializando a contratação de mão de obra sem experiência ou conhecimento técnico. Isso vai contrariar os princípios de valorização do trabalho humano e da função social da empresa, conforme estabelecido na Constituição Federal.

Além disso, ao flexibilizar a contratação por meio de EPTPs ou diretamente pelos portos privados, a proposta pode enfraquecer as proteções contraídas aos trabalhadores portuários avulsos, que atualmente possuem direitos específicos e uma organização de trabalho exigida para garantir condições mínimas de dignidade e segurança.

4. Convenção 137 da OIT e Proteção dos Trabalhadores Portuários

É importante destacar que a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) visa garantir o emprego e a renda resultantes para os trabalhadores portuários, incentivando a contratação de trabalhadores previamente capacitados e habilitados para promover o pleno emprego e a proteção da força de trabalho. A proposta legislativa contraria tais princípios, ao flexibilizar a contratação sem se preocupar com a capacitação profissional dos trabalhadores, o que pode levar a um aumento da instabilidade laboral, do desemprego e das condições precárias de trabalho.

5. Contrariedade aos Princípios Constitucionais

A liberdade de contratação pelo Art. 89 colide com princípios constitucionais relevantes, tais como:

- Dignidade da Pessoa Humana: A dignidade é impactada diretamente pela qualidade das condições de trabalho. A contratação sem contratos

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253903745100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 82/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.82/2025

relacionados não apenas à saúde e segurança do trabalhador, mas também ao seu desenvolvimento profissional e pessoal.

- Valores Sociais do Trabalho e Livre Iniciativa: A Constituição preza por uma relação equilibrada entre trabalho e capital, onde uma iniciativa livre deve coexistir com a valorização social do trabalho. A proposta não promove tal equilíbrio, permitindo que a busca pela redução de custos pelos portos privados ocorra à custa da desvalorização e desqualificação do trabalho portuário.
- Direito Adquirido e Liberdade de Ofício: Trabalhadores portuários que possuem capacitação e experiência específica podem ter seus direitos e sua posição no mercado de trabalho ameaçados pela contratação de mão de obra não comprometida, o que prejudica a continuidade e a estabilidade de sua carreira.

CONCLUSÃO:

A proposta legislativa, ao conceder liberdade irrestrita na contratação de trabalhadores portuários por portos privados, desconsidera aspectos fundamentais relacionados à segurança, qualificação profissional e eficiência operacional. Além disso, promove a precarização das relações de trabalho e contraria tanto os princípios constitucionais quanto as normas internacionais de proteção ao trabalhador portuário. A ausência de requisitos de capacitação e treinamento vai contra o desenvolvimento sustentável do setor portuário e coloca em risco a segurança dos trabalhadores, das operações e da carga movimentada.

Uma abordagem mais equilibrada seria exigida critérios mínimos de qualificação e treinamento, harmonizando a liberdade de contratação dos portos privados com a necessidade de manter padrões adequados de segurança, eficiência e proteção aos trabalhadores portuários.

Com isso, buscamos garantir a efetiva proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, reforçando o compromisso do Estado com a segurança no trabalho e a valorização da vida humana.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253903745100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 83/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.83/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se um Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025, com a seguinte redação:

> "Art. .... Fica assegurado aos trabalhadores portuários que vierem a perder seu posto de trabalho em decorrência de processos de automação e/ou mecanização das operações portuárias o pagamento de uma indenização compensatória equivalente a 12 (doze) meses de sua última remuneração média, bem como o direito à requalificação profissional a ser custeada e promovida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sem prejuízo dos demais direitos trabalhistas e previdenciários previstos em lei."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca garantir a proteção dos trabalhadores portuários diante da crescente automação no setor portuário, fenômeno que tem se intensificado globalmente e que apresenta impactos diretos no emprego e nas condições de trabalho. A inserção desta medida visa proteger os trabalhadores que venham a perder seus postos de trabalho em função da automação, garantindo não apenas uma compensação financeira, mas também o direito à requalificação, de forma a permitir que esses trabalhadores tenham condições de se recolocar no mercado de trabalho.

Conforme assegurado pelo art. 7° da Constituição Federal, todo trabalhador brasileiro tem direito à proteção contra despedida arbitrária ou sem justa causa, com pagamento de indenização compensatória. Além disso, o inciso XXII do mesmo artigo garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251882684200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 83/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.83/2025

de normas de saúde, higiene e segurança, que se aplicam diretamente a mudanças no ambiente de trabalho causadas por novas tecnologias, como a automação.

No mesmo sentido, o artigo 7°, inciso XXVII da Constituição Federal assegura proteção em face da automação, na forma da lei, bem como artigo 170 determina que a ordem econômica se funde na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, visando a assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, o que se alinha com a previsão do artigo 193, que estabelece que a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais.

Esta emenda é fundamentada em diversas normas internacionais que visam garantir a proteção dos trabalhadores no contexto da automação. Entre elas, destacam-se:

1. Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) – Trabalho Portuário (1973):

Esta convenção garante que os trabalhadores portuários registrados tenham prioridade na distribuição do trabalho disponível. Embora a convenção não se refira especificamente à automação, o princípio de proteger o emprego portuário registrado é essencial para mitigar os impactos da automação.

Artigo 2: Promove a segurança no emprego para os trabalhadores portuários, o que pode incluir medidas que minimizem o impacto da automação.

2. Convenção n° 140 da OIT – Licença Remunerada para Formação (1974):

A convenção destaca o direito à formação e requalificação profissional, assegurando que os trabalhadores afetados pela automação tenham acesso a programas de qualificação que lhes permitam adquirir novas habilidades.

Artigo 1: Incentiva a criação de esquemas de formação que permitam aos trabalhadores se adaptarem às mudanças trazidas pela automação.

3. Convenção n° 98 da OIT – Direito de Sindicalização e Negociação Coletiva (1949):

Esta convenção assegura que os trabalhadores possam negociar coletivamente com os empregadores sobre as mudanças tecnológicas e seus impactos, como a automação, permitindo a negociação de planos de compensação e requalificação.

Artigo 4: Garante que os trabalhadores possam negociar as condições decorrentes da automação.

4. Convenção n° 111 da OIT – Discriminação no Emprego e Ocupação (1958):

Assegura que a automação não seja utilizada como pretexto para excluir ou discriminar determinados grupos de trabalhadores, como os mais idosos ou menos qualificados.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251882684200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 83/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.83/2025

Artigo 1: Define discriminação em termos amplos, protegendo grupos vulneráveis no contexto da automação.

5. Recomendação n° 198 da OIT – Relação de Emprego (2006):

Garante que, mesmo em setores com forte transformação tecnológica, como o portuário, as relações de emprego sejam protegidas, impedindo que a automação resulte na precarização do trabalho.

Parágrafo 5: Estabelece que a relação de emprego deve ser protegida contra mudanças tecnológicas adversas.

6. Declaração da OIT sobre Justiça Social para uma Globalização Justa (2008):

A declaração destaca a importância de implementar medidas que garantam que a automação não leve ao aumento das desigualdades ou à redução das proteções dos trabalhadores.

A implementação de medidas como compensações financeiras e programas de requalificação estão em consonância com esta Declaração, que prioriza o desenvolvimento tecnológico equilibrado e justo.

7. Convenção n° 122 da OIT – Política de Emprego (1964):

Esta convenção requer que os governos implementem políticas que assegurem o pleno emprego e a adaptação dos trabalhadores às novas realidades do mercado de trabalho, como a automação.

Artigo 1: Exige que os Estados garantam o pleno emprego e a adaptação às novas condições tecnológicas.

8. Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho (2019):

A declaração reconhece as transformações trazidas pela automação e recomenda a adoção de políticas centradas no ser humano, incluindo requalificação profissional e proteção social para mitigar os impactos da automação.

Aponta para a necessidade de criar novas formas de proteção social e requalificação para os trabalhadores afetados.

9. Convenção n° 155 da OIT – Segurança e Saúde dos Trabalhadores (1981):

Garante que as condições de saúde e segurança no trabalho sejam mantidas, mesmo em ambientes altamente automatizados, evitando que a automação comprometa a segurança dos trabalhadores.

Artigo 4: Exige que os governos formulem políticas para garantir a saúde e segurança dos trabalhadores em todos os contextos de trabalho, incluindo os automatizados.

10. Convenção n° 81 da OIT – Inspeção do Trabalho (1947):

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251882684200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 83/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.83/2025

A convenção garante que, com a automação, o cumprimento das normas trabalhistas e de segurança seja rigorosamente fiscalizado.

Artigo 3: Garante que a inspeção do trabalho assegure condições adequadas de trabalho, especialmente com a introdução de novas tecnologias.

Essa emenda reflete os princípios fundamentais estabelecidos nas convenções e recomendações da OIT, na Constituição Federal, e nos direitos trabalhistas que visam proteger os trabalhadores contra os impactos das mudanças tecnológicas, assegurando uma transição justa para os trabalhadores portuários no contexto da automação.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251882684200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 84/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.84/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 112:

"Art. 112. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 87; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registo do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

§ 4º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho."

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250892988500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 84/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.84/2025

JUSTIFICATIVA

A substituição da redação do art. 112 do projeto de lei pela redação atual do art. 41 da Lei nº 12.815/2013 tem como objetivo garantir a continuidade das atribuições do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO), assegurando que este continue a ser o principal responsável pela administração da mão de obra portuária avulsa. O OGMO desempenha papel fundamental na organização, qualificação e segurança dos trabalhadores portuários, bem como na promoção da justiça nas relações de trabalho no porto.

1. A Constituição Federal e o valor social do trabalho: A Constituição Federal tem como fundamentos os princípios da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho (art. 1º, III e IV), e define como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3º, I). A manutenção do OGMO e suas atribuições contribui diretamente para o cumprimento desses princípios, ao assegurar a dignidade dos trabalhadores portuários, protegendo-os contra a precarização das relações de trabalho.

2. O direito ao trabalho e à segurança nas relações trabalhistas: A Constituição Federal reconhece o direito social ao trabalho (art. 6º), bem como a importância da intervenção sindical nas questões trabalhistas coletivas (art. 8º, III e VI). O OGMO atua como um importante agente na mediação entre operadores portuários e trabalhadores, garantindo condições de trabalho seguras e justas, de acordo com a legislação trabalhista vigente e os princípios constitucionais.

3. A função social do OGMO e sua contribuição para a ordem econômica: A ordem econômica, conforme estabelecido pela Constituição Federal, está fundada na valorização do trabalho, na função social da propriedade e na redução das desigualdades (art. 170, caput, III, VII e VIII). O OGMO, ao assegurar a profissionalização, treinamento e escalação equitativa dos trabalhadores portuários, contribui para o pleno emprego e para a estabilização da renda no setor portuário, promovendo, assim, o desenvolvimento econômico sustentável.

4. O papel do OGMO em cumprimento às Convenções Internacionais: A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil, estabelece a necessidade de registros para os trabalhadores portuários e a prioridade de contratação dos trabalhadores avulsos, função esta desempenhada pelo OGMO. Essa convenção garante a regularização do emprego e a melhoria das condições de vida e trabalho dos trabalhadores portuários. A extinção do OGMO como órgão único de gestão da mão de obra avulsa seria uma afronta ao compromisso assumido pelo Brasil no âmbito internacional, violando as disposições dessa convenção e precarizando as relações de trabalho.

5. A necessidade de qualificação e segurança dos trabalhadores portuários: O OGMO é responsável por promover a capacitação e o treinamento contínuo dos trabalhadores portuários, conforme exigido pelas normas de segurança e saúde do trabalho, em especial a Norma Regulamentadora NR-29. A

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250892988500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 84/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.84/2025

atuação do OGMO assegura que os trabalhadores estejam adequadamente preparados para lidar com as constantes mudanças tecnológicas nas operações portuárias, garantindo sua segurança e eficiência. A gestão qualificada do OGMO evita que trabalhadores sem a devida capacitação sejam expostos a riscos no ambiente portuário.

6. Proteção contra a precarização do trabalho e o retrocesso social: A extinção do OGMO como órgão gestor da mão de obra avulsa no porto poderia gerar uma multiplicidade de agentes contratantes, como cooperativas e empresas de terceirização de mão de obra, resultando em um verdadeiro caos nas relações de trabalho e aumento da precariedade. Tal retrocesso social não condiz com o arcabouço jurídico de proteção ao trabalho estabelecido pela Constituição Federal, além de contrariar as normas da OIT e o princípio da vedação ao retrocesso social.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250892988500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 85/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.85/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se artigo onde couber ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. xx - O trabalhador portuário, inscrito no OGMO até a data de entrada em vigor da presente lei, quando atingir 20 (vinte) anos com matricula no Ogmo, ou de serviço no porto, seja na modalidade avulsa ou a vínculo empregatício, terá direito a aposentaria especial por presunção de especialidade de classe, junto ao INSS, sem necessidade de comprovação de condições especiais."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa contemplar o trabalhador portuário, dando a ele a importância que representa na economia do país.

O trabalhador portuário exerce atividades em um ambiente de risco e com condições de trabalho que demandam uma proteção diferenciada por parte da Previdência Social, dada a natureza e as especificidades dessa função. Atualmente, os trabalhadores portuários, especialmente aqueles que atuam diretamente nas operações de carga e descarga, movimentação de mercadorias e atividades relacionadas à manutenção da infraestrutura portuária, enfrentam condições adversas que justificam o reconhecimento de sua profissão como uma categoria especial dentro do sistema previdenciário.

1. Condições de Trabalho Adversas

O trabalhador portuário está exposto a condições de trabalho altamente insalubres e perigosas, como a constante exposição ao calor intenso, poeira, umidade, ruídos elevados e risco de acidentes com equipamentos pesados. Essas condições podem

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250093561500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 85/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.85/2025

afetar a saúde do trabalhador a médio e longo prazo, com a possibilidade de desenvolver doenças ocupacionais, como problemas respiratórios, lesões musculoesqueléticas, e até doenças cardiovasculares.

2. Risco de Acidentes de Trabalho

O ambiente portuário é marcado por uma grande movimentação de cargas, veículos pesados e maquinários, o que aumenta o risco de acidentes fatais ou de grande gravidade. O trabalho nas docas, a carga e descarga de mercadorias e a operação de máquinas requerem grande agilidade, concentração e o cumprimento de normas de segurança, que nem sempre são suficientes para evitar acidentes. Isso coloca o trabalhador portuário em uma situação de risco constante.

3. Aposentadoria Especial

Em razão da natureza da atividade, muitos trabalhadores portuários enfrentam o desgaste físico e mental mais acentuado do que outros profissionais, o que torna mais difícil a continuidade no trabalho até a idade padrão de aposentadoria. O regime de aposentadoria especial, aplicável a algumas categorias de trabalhadores expostos a condições prejudiciais à saúde, se mostra um mecanismo essencial para garantir a dignidade desses profissionais, permitindo que se aposentem de forma antecipada, após um número reduzido de anos de contribuição.

4. Reconhecimento Histórico e Social da Função

Os trabalhadores portuários desempenham um papel crucial para a economia nacional, uma vez que os portos são pontos estratégicos para o comércio internacional e para o abastecimento interno de diversos produtos essenciais. A atividade portuária está intimamente ligada ao crescimento econômico e à movimentação do comércio exterior, tornando esses profissionais essenciais para o funcionamento do país. Portanto, é necessário que haja um reconhecimento formal da sua importância e a criação de um regime de previdência que leve em consideração as condições excepcionais de seu trabalho.

5. Precedentes Legais e Internacionais

Em diversos países, os trabalhadores que exercem funções em condições de risco, como aqueles expostos à radiação, atividades subterrâneas ou operações portuárias,

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250093561500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 27/06/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 85/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.85/2025

têm reconhecimento como categoria especial para fins de aposentadoria. No Brasil, algumas profissões, como os trabalhadores da mineração, já possuem esse tipo de reconhecimento, o que reforça a necessidade de estender essa mesma consideração aos trabalhadores portuários.

Conclusão:

Diante do exposto, é fundamental que o trabalhador portuário seja reconhecido como uma categoria especial do INSS, com direito à aposentadoria antecipada e com condições diferenciadas de seguridade social, como forma de assegurar a proteção de sua saúde e integridade, considerando as adversidades a que está submetido em sua jornada de trabalho. A implementação dessa medida contribuirá para a justiça social, para a dignidade desses trabalhadores e para o fortalecimento do sistema previdenciário.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250093561500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 86/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.86/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025.

"Art..... A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes na atividade portuária no ambiente do porto público e do porto privado, fica instituído em favor do trabalhador portuário o adicional de riscos de 40% (quarenta por cento), que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos.

§ 1° Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

§ 2° Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

§ 3° O regulamento disporá sobre os critérios para aferição dos serviços considerados penosos e sob risco elevado na atividade portuária.

§ 4° Só será devido uma única vez, na execução da mesma tarefa, o adicional previsto neste artigo, mesmo quando ocorra, simultaneamente, mais de uma causa de risco."

JUSTIFICATIVA

A proposta de inclusão do "adicional de risco portuário" no presente projeto de lei tem por base o art. 7°, inciso XXIII da Constituição Federal, que prevê

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257007682400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 86/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.86/2025

expressamente o direito dos trabalhadores ao adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, conforme previsto em lei.

No contexto das operações portuárias, as atividades desenvolvidas são, em sua maioria, classificadas como de alto risco. O trabalho portuário envolve exposição constante a condições de periculosidade, como a movimentação de cargas pesadas, o contato com substâncias perigosas, além de insalubridade inerente ao ambiente de trabalho e à infraestrutura portuária. A criação do adicional de risco visa garantir a justa compensação financeira a que esses trabalhadores têm direito, promovendo também uma medida de incentivo para que os empregadores adotem práticas e medidas para a eliminação ou redução de tais riscos no ambiente de trabalho.

A proposta busca regulamentar de maneira clara e objetiva a forma de pagamento desse adicional, evitando a sobreposição de benefícios de caráter similar que já vinham sendo pagos e que, por sua vez, muitas vezes geram insegurança jurídica. Com a instituição de um percentual fixo de 40% sobre o valor do salário-hora ordinário, a norma trará uniformidade ao tratamento da questão, proporcionando segurança aos trabalhadores portuários, que terão seus direitos assegurados de forma clara e efetiva.

Ademais, a proposta prevê que o regulamento estipulará os critérios específicos para a aferição dos serviços considerados sob risco na atividade portuária. Esta regulamentação é essencial para garantir que os critérios sejam adequados à realidade operacional e técnica do setor, prevenindo a insegurança jurídica na aplicação do adicional.

Por fim, ao dispor que o adicional será pago apenas uma vez, ainda que existam várias causas de risco simultâneas na execução de uma mesma tarefa, a proposta visa evitar o acúmulo de adicionais por risco, promovendo um equilíbrio justo entre os direitos dos trabalhadores e a sustentabilidade das operações portuárias.

Os portos são áreas de grande movimentação de cargas pesadas e volumosas, além de um fluxo constante de trabalhadores, veículos e equipamentos, como guindastes, empilhadeiras e transportadores. Esse ambiente dinâmico e desordenado aumenta significativamente o risco de acidentes principalmente relacionados a:

Os trabalhadores portuários frequentemente trabalham em contêineres, navios e outras áreas elevadas, o que aumenta a possibilidade de quedas, bem como, devido ao tráfego intenso de veículos e equipamentos pesados, há uma alta incidência de acidentes envolvendo atropelamentos e, ainda, o manuseio de cargas volumosas e pesadas representa um risco de esmagamento e ferimentos graves.

De acordo com o estudo “Fatal Occupational Injuries in the U.S. Longshoring Industry, 1983–2010” (Mendes, F., e colaboradores, 2015), publicado na American Journal of Industrial Medicine, as taxas de fatalidade no trabalho portuário são significativamente superiores às de outras indústrias. Por exemplo,

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257007682400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 86/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.86/2025

nos Estados Unidos, a taxa de fatalidade no setor de "Longshoring" (operações portuárias e de estiva) era de 15,9 por 100 mil trabalhadores, enquanto a taxa para todas as indústrias era de 3,4 por 100 mil trabalhadores.

Os trabalhadores portuários são frequentemente expostos a condições climáticas adversas, como chuvas intensas, ventos fortes, calor extremo ou frio intenso, que podem comprometer a segurança e a saúde. Essas condições aumentam o risco de acidentes, como quedas em superfícies escorregadias, além de causar desconforto térmico, desidratação, fadiga e doenças ocupacionais relacionadas à exposição prolongada a ambientes hostis.

Segundo o estudo "Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo en los Puertos de América Latina y el Caribe" realizado pela Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a exposição a fatores climáticos extremos é uma das preocupações recorrentes para a saúde e segurança dos trabalhadores portuários, contribuindo para o alto índice de acidentes.

A manipulação e movimentação de cargas diversas nos portos muitas vezes incluem materiais perigosos, como produtos químicos tóxicos, inflamáveis, corrosivos ou contaminantes biológicos. A exposição acidental a essas substâncias pode resultar em intoxicações agudas, queimaduras químicas, alergias e até doenças crônicas.

A presença de contêineres que transportam cargas perigosas e substâncias tóxicas, aliada à necessidade de manuseio cuidadoso desses materiais, aumenta os riscos de acidentes e exposições prejudiciais à saúde dos trabalhadores. Um estudo publicado pelo Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) da Espanha aponta que a exposição a produtos químicos e agentes biológicos nos portos é um fator significativo para doenças respiratórias, dermatológicas e sistêmicas.

O trabalho portuário exige um ritmo intenso de atividades, com jornadas longas e, em regra, o trabalho em turnos para atender às demandas do transporte marítimo. O trabalho noturno e a falta de pausas adequadas para descanso podem contribuir para o aumento da fadiga dos trabalhadores, reduzindo a atenção e aumentando a probabilidade de acidentes.

A International Labour Organization (ILO) aponta que a fadiga relacionada a turnos longos e trabalho noturno é um fator crítico que afeta a segurança e a saúde ocupacional dos trabalhadores portuários, com impacto direto na taxa de acidentes e lesões no ambiente de trabalho.

De acordo com relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA), a implementação efetiva de práticas de segurança e a formação contínua dos trabalhadores são fatores essenciais para reduzir o risco de acidentes e melhorar a saúde ocupacional no setor portuário, mas, enquanto esse cenário não encontrar uma efetiva mudança, há justificativa técnica e jurídica para que os trabalhadores recebem um adicional que compense as condições de trabalho às quais estão expostos.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257007682400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 86/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.86/2025

E a demonstrar que não se trata de riscos potenciais, mas efetivos, trazemos alguns dados estatísticos que reforçam a justificativa da presente emenda:

No Brasil, segundo informações da Fundacentro, o setor portuário é um dos que apresentam maior índice de acidentes graves e fatais, representando uma parcela significativa das estatísticas de acidentes de trabalho no país.

A CEPAL relata que, em portos da América Latina, as taxas de acidentes fatais por 100 mil trabalhadores podem ser de 6 a 10 vezes maiores que a média de outros setores de transporte.

Dessa forma, a presente emenda atende aos princípios constitucionais de valorização do trabalho e de proteção à saúde e à segurança dos trabalhadores, sem prejudicar o funcionamento das operações portuárias, promovendo justiça social e assegurando a dignidade no trabalho portuário.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257007682400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 87/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.87/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA SUPRESSIVA

Suprimir o *caput* do artigo 102 do Projeto de Lei 733/2025.

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

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário, em emenda a ser inserida no Capítulo VI deste PL, e não ao trabalhador. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257620402100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 88/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.88/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

Projeto de Lei nº 733, de 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embaracações.

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

I – capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

III- conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias,

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257928126300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 88/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.88/2025

conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, convés, plataformas e em outros locais da embarcação.

"§ único O trabalho portuário estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embarcações é considerado categoria profissional diferenciada."

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje).

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257928126300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 88/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.88/2025

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos).

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no “costado” das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257928126300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:29:02.077 - CTRA
EMC 88/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.88/2025

não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada para manter a atividade centenária de conferência de carga.

.

Sala das Comissões, em de de 2025.

Deputado JORGE GOTTEN

Republicanos - SC

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257928126300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jorge Goetten

Apresentação: 22/04/2025 14:48:42.060 - CTRAB
EMC 89/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.89/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva ao §1º, do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se inciso V, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;"

JUSTIFICATIVA

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD256896983100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256896983100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 14:48:42.060 - CTRAB
EMC 90/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.90/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

EMENDA ADITIVA

Incluir Parágrafo Único ao Art.51, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A ação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo

CD254640087600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254640087600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 14:48:42.060 - CTRAB
EMC 90/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.90/2025

dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD254640087600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254640087600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 22/04/2025 14:53:44.823 - CTRAB
EMC 91/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.91/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhadorportuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1°. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições contrarias pactuada pelas partes em instrumento coletivo de trabalho;

CD256037188200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256037188200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:53:44.823 - CTRAB
EMC 91/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.91/2025

§ 2°. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços e, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, previstos no instrumento coletivo que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento
do registro; II -
promover:
a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, bem como, daquele com outra forma de contratação, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

CD256037188200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256037188200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:53:44.823 - CTRAB
EMC 91/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.91/2025

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios

CD256037188200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256037188200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:53:44.823 - CTRAB
EMC 91/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.91/2025

decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente

em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

CD256037188200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256037188200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:53:44.823 - CTRAB
EMC 91/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.91/2025

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga quando realizados a bordo.

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação,

CD256037188200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256037188200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:53:44.823 - CTRAB
EMC 91/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.91/2025

carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput , não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

CD256037188200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256037188200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:53:44.823 - CTRAB
EMC 91/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.91/2025

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT."

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor.

Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias.

Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalho- cidade).

A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas das quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades

CD256037188200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256037188200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:53:44.823 - CTRAB
EMC 91/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.91/2025

A Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos, assegura a operacionalidade dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a substituição do TíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO proposto no projeto de lei pela redação atual do CAPíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra, como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD256037188200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256037188200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:55:07.610 - CTRAB
EMC 92/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.92/2025

EMENDA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 99 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 99. Considera-se trabalho portuário a atividade de movimentação e transporte de carga a bordo das embarcações principais, auxiliares e de apoio, bem como em terra desde o costado do navio até a entrada ou saída dos portões ou gates; a operação de equipamentos de terra ou de bordo, nos portos públicos e privados, no transporte e movimentação interno de carga inclusive de contêineres por caminhões ou TT (terminais tractors); na amarração de navios; no conserto, na etiquetagem, na restauração e remarcação de mercadorias; a vigilância de embarcações; a conferência a bordo, no costado, nos armazéns e pátios, nos gates e balanças; a limpeza e remoção de resíduos; a movimentação de bagagens e serviços correlatos de navio de passageiros; o lonamento e deslonamento, a peação e despeação a bordo e em terra bem como a colocação e retirada de castanhas; nos serviços conexos, correlatos e acessórios de carregamento e descarga de embarcações; nos serviços internos de movimentação de mercadorias por quaisquer meios, nos pátios e armazéns da área portuária alfandegada ou não, explorada em regime de arrendamento ou concessão dentro da área de porto organizado."

§ 1º. Os serviços portuários a que se refere o caput estão inseridos nas categorias profissionais de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcação, na forma de esta lei.

§ 2º. Fica assegurada a exclusividade dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho na modalidade avulsa e para a contratação a vínculo empregatício por prazo indeterminado nos serviços previsto no caput;

§ 3º. Como contrapartida ao direito à exclusividade os portuários registrados no OGMO deverão sempre estar à disposição e prontos para trabalhar, conforme inteligência da Convenção 137 da OIT, Art. 3º, item 3.

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

§ 5° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas;

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

Nessa cadeia de movimentação de carga, o serviço de transporte interno faz parte do armazenamento e ainda do movimento de recebimento e entrega de carga, sendo atividade essencialmente portuária quando desenvolvida no porto público e/ou privado.

CD252008253400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252008253400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:55:07.610 - CTRAB
EMC 92/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.92/2025

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive offshore é desenvolvido por trabalhadores portuários e a exclusão do

trabalho dos estivadores, principalmente em portos do norte do país trará sérios

prejuízos pela redução da oferta de trabalho, com grande impacto social negativo

O projeto de Lei acaba com categorias centenárias sem regular as consequências e assegurar o devido amparo social.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

Por outro lado, é o vigia portuário, inquestionável e verdadeiro sentinela de fronteira, na medida em que, ao assumir seu posto de trabalho, estabelece-se como agente de segurança, tanto das pessoas que pretendam ir a bordo, como das mercadorias, produtos e carga em geral, além de assumir a figura do “garantidor legal por ingerência”.

Nos dias de hoje, todos os portos devem cumprir as exigências do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS, a fim de que possam operar os produtos, cargas e mercadorias, destinados à Europa e Estados Unidos.

Nesse sentido tem o vigia portuário formação para atender as exigências constantes de Parte A, Seção 7, 9 e seus respectivos itens do ISPS CODE, bem como pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros de:

1. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção ao navio.

2. Controlar o acesso ao navio.

3. Controlar o acesso de pessoas e seus pertences.

CD252008253400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252008253400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:55:07.610 - CTRAB
EMC 92/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.92/2025

4. Monitorar as áreas de aceso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso a mesma.

5. Monitorar as áreas de convés e em torno do navio.

6. Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio.

7. Assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis.

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Temos também informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Ainda que em alguns portos os consertadores estão sendo utilizados como multifuncionais na atividade de conferência, parecendo injusta a migração forçada para outras categorias.

A expressão mais utilizada para tratar o desaparecimento do contrato de labor é “extinção”. O que propõe a norma é a extinção de categorias que historicamente serviram aos propósitos do capital e do país. Não nos parece ser momento oportuno e nem a forma adequada para extinção de atividades da categoria portuária, sobretudo sem qualquer compensação ou indenização, ainda mais sem qualquer estudo ou impacto do número de afetados, bem por isso manifestamos nossa discordância e somos pela manutenção da atual regra.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de ssolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e onsiderando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, ossuindo obrigatoriamente a remuneração como ônus principal do empregador e

CD252008253400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:55:07.610 - CTRAB
EMC 92/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.92/2025

direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

O trabalho considerado de retaguarda em alguns portos nacionais representa parcela substancial da utilização da mão de obra avulsa, posto que na retaguarda o trabalho é constante (recebimento, armazenamento, entrega, remoção etc.…), enquanto no cais somente quando há navio.

As normas trabalhistas devem respeito integral aos direitos e garantias fundamentais, expressos ou implícitos, além da própria higidez do sistema produtivo que atualmente garante e assegura o processamento de carga portuária.

Assim, qualquer alteração no modelo de produção que amplie ou reduza garantias e direitos deve estar fulcrado em estudos técnicos e amparados em expectativas que não só regulem o futuro com vistas a automação, mas também crie soluções adequadas para a mão de obra que será impactada pelas modificações legislativas.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também devem contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos, "todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida".

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a ática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas evem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou erem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em

CD252008253400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252008253400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 14:55:07.610 - CTRAB
EMC 92/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.92/2025

conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais tampouco pode a lei estabelecer redação descolada da realidade, uma vez que o conceito de trabalho não comporta abstração, mas contornos de natureza técnica, operacional, jurídica e histórica, que não podem ser afastados por mera convenção ou opção legislativa, sem um esteio na racionalidade do argumento ou daquilo que se pretende normatizar.

A proposta original, que no caput do artigo 99 limitava o conceito de labor portuário a bordo e no costado das embarcações, se mostra deletéria e disruptiva, pois não há contornos técnicos para formar novos conceitos, mas conceitos a partir de meras convenções, o que importa em mera abstração, o que pode ser confirmado, por exemplo, quando no inciso III do artigo é disposto que não é labor portuário aquele prestado em “barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore”, ou seja, nem mesmo à bordo e no costado de tais embarcações

(a exemplo dos rebocadores e dos navios de supply) a movimentação de carga importaria em trabalho portuário, sem que qualquer critério ou justificativa técnica tenha sido apresentada, pelo que a proposta aqui objeto de emenda impõe limites de local (a bordo e costado) e, por fim, até mesmo do tipo de embarcação que importaria em regra de exceção (barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore), disposição sem qualquer critério técnico.

Destaque-se que, a exclusão do trabalho portuário em barcaças e balsas tem forte impacto em portos do norte do país, onde esse tipo de operação representa parcela significativa do trabalho portuário.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD252008253400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252008253400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:00:04.797 - CTRAB
EMC 93/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.93/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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

§ 1° A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo OGMO..

§ 2° A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1° deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou 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 e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

§ 3° os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4° O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 5° Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações recepcionados pelo respesctivo órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT, a todo trabalhador portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda.”

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo substituir a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), entidades que representam os interesses do capital, por federações que representam os trabalhadores portuários, a Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias

CD251398188400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251398188400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:00:04.797 - CTRAB
EMC 93/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.93/2025

(FENCCOVIB), no processo de autorização de qualificação e certificação profissional.

A substituição das entidades garante uma maior representatividade dos trabalhadores portuários no processo de qualificação e certificação profissional, conferindo legitimidade ao processo e permitindo que os próprios trabalhadores participem mais ativamente das decisões e autorizações relacionadas à sua profissão, suas qualificações e à prestação de serviços portuários.

Não se entendeu ou justificou ou explicitou a razão de serem excluídas as entidades representativas dos trabalhadores do direito a participar da qualificação do trabalho portuário no projeto.

Por outro lado, existe a necessidade do controle de quantitativo dos trabalhadores para atender a cada porto, cabendo esse controle a nível nacional a ANTAQ.

A Convenção 137 da OIT determina no artigo 4, 1 que *os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto.* E, isto somente é possível que o controle do quantitativo de trabalhadores disponíveis,

Tal medida busca reforçar a valorização da mão de obra e o respeito aos direitos trabalhistas, assegurando uma abordagem mais equilibrada nas relações de trabalho no setor portuário.

O artigo 84 define o "trabalhador portuário" como aquele que possui uma qualificação profissional certificada para exercer atividades no porto público. No entanto, ao analisar essa definição à luz do conceito de "categoria profissional diferenciada", percebe-se um conflito direto com o artigo 511, parágrafo 3°, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O artigo 511, parágrafo 3°, da CLT estabelece que uma categoria profissional diferenciada é caracterizada por regulamentações próprias e específicas, que se aplicam mesmo quando os trabalhadores empregados em empresas que realizam a mesma atividade econômica, atividades econômicas semelhantes ou relacionadas. No caso dos trabalhadores portuários, o trabalho realizado tanto em portos públicos quanto em portos privados se enquadra na definição de “mesma atividade econômica ou atividades econômicas similares ou relacionadas”.

A redação atual do artigo 84, ao limitar-se a mencionar apenas o trabalho portuário no âmbito do porto público, cria uma restrição que desconsidera a amplitude da categoria profissional diferenciada, violando, assim, o disposto na CLT. Esta publicação falha ao não reconhecer que a atividade portuária, independentemente do tipo de porto (público ou privado), integra a mesma cadeia econômica, o que reforça a necessidade de regulamentação própria para todos os trabalhadores que atuam nesse setor, conforme exige a CLT.

Além disso, a omissão do artigo 84 em abordar as condições específicas, as normas coletivas legais e os direitos e deveres próprios dos trabalhadores portuários, independentemente do tipo de porto em que atuam, comprometem a proteção da categoria diferenciada. Tal omissão não apenas

CD251398188400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251398188400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:00:04.797 - CTRAB
EMC 93/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.93/2025

viola o artigo 511, parágrafo 3°, da CLT, mas também dificulta a aplicação de direitos específicos, como a negociação coletiva e condições especiais de trabalho, essenciais para categorias profissionais que possuem competências e características próprias.

Quanto à garantia de renda mínima e de acesso ao trabalho, a proposta legislativa trazida no § 5° visa harmonizar a previsão legal com o preceito contido na Convenção 137 da OIT de garantir aos trabalhadores portuários um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda visa proteger essa categoria de profissionais diante das especificidades do trabalho portuário, como sua sazonalidade e a crescente mecanização e tecnologia nos processos de movimentação de trabalho de cargas. Essa proteção se justifica pelos seguintes aspectos:

Os portos são conhecidos por terem atividades que variam conforme as demandas de comércio e transporte marítimo. Em determinados períodos, há grande movimentação de cargas, enquanto em outros, a atividade diminui significativamente.

Essa sazonalidade torna o trabalho dos portuários intermitente, com períodos de alta demanda e períodos de escassez de trabalho, criando uma instabilidade natural de renda e emprego. A Convenção 137 da OIT surge para amenizar esse efeito, garantindo que os trabalhadores tenham um mínimo de renda ou emprego garantido

A modernização dos portos, com a adoção de maquinário mais avançado e processos automatizados, impede a necessidade de mão de obra manual. Essa transformação gera riscos de desemprego ou redução drástica de trabalho para os trabalhadores portuários tradicionais, que dependem de operações de carregamento e descarregamento de cargas. Portanto, a garantia de um mínimo de emprego ou renda serve como uma rede de proteção contra os impactos negativos que a mecanização e a automação podem ter sobre a força de trabalho portuária

A natureza do trabalho portuário, especialmente pela sua importância estratégica para o comércio internacional e para o funcionamento das cadeias de suprimentos, exige um mínimo de estabilidade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. A Convenção 137 permite a necessidade de equilibrar a flexibilidade operacional dos portos com a segurança econômica dos trabalhadores. Ao garantir um mínimo de emprego ou renda, há uma tentativa de reduzir as desigualdades e promover condições dignas de trabalho, que também repercutem na estabilidade das comunidades portuárias e no ambiente social das cidades portuárias.

Os trabalhadores portuários possuem habilidades específicas, muitas vezes adquiridas ao longo de anos de experiência em atividades de alta periculosidade e exigência física. A Convenção 137, ao garantir uma renda mínima ou emprego, regular e valorizar essa singularidade, preservando o capital humano e mantendo uma reserva de trabalhadores constituída para quando a atividade portuária for exigida

Em resumo, a previsão legal da Convenção 137 da OIT é uma resposta direta à vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores

CD251398188400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251398188400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

portuários diante das flutuações inerentes à atividade portuária e à evolução tecnológica. Ela busca equilibrar as necessidades dos portos de eficiência e modernidade com a necessidade de preservar o bem-estar dos trabalhadores, garantindo-lhes um mínimo de segurança e dignidade no emprego e na renda.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 15:00:04.797 - CTRAB
EMC 93/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.93/2025

CD251398188400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251398188400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:02:58.977 - CTRAB
EMC 94/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.94/2025

EMENDA SUBSTITUTIVAPROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 103 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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 nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, ressalvado o disposto no § 4º do Art. 99 desta lei;

II – Trabalho avulso, exclusivamente por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO;

§1° O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário ou o operador portuário, observado a negociação coletiva com sindicato que representa categoria diferenciada;

§2° Enquanto permanecer no trabalho com vínculo de emprego a prazo indeterminado, o trabalhador avulso deixará de concorrer ao sistema de escalação avulsa do OGMO

§3° Fica vedada a utilização e contrato de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado

§4° O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho, salvo negociação coletiva de trabalho com a sindicato de categoria diferenciada.”

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo suprimir a expressão "Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP" do inciso II do artigo 86 do projeto de lei, eliminando, assim, a possibilidade de terceirização no fornecimento de mão de obra portuária nos portos públicos.

A terceirização do trabalho portuário, por meio de empresas prestadoras de serviço, representa um risco significativo para os trabalhadores, pois introduz a precarização do trabalho, a desvalorização da qualificação profissional e a perda de direitos adquiridos.

CD254269949500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254269949500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:02:58.977 - CTRAB
EMC 94/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.94/2025

Além disso, a presença de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) gera uma concorrência desleal com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que tem como principal função garantir a alocação de trabalhadores portuários avulsos em conformidade com as necessidades operacionais, respeitando os princípios de rodízio e equidade.

A inserção das EPTPs compromete o papel do OGMO ao submeter os trabalhadores portuários à lógica do mercado, desvalorizando a função de regulação da mão de obra e promovendo uma redução salarial decorrente da terceirização, precarizando as condições de trabalho.

A terceirização também enfraquece os sindicatos e as organizações representativas dos trabalhadores, dificultando as negociações coletivas e a organização dos trabalhadores em prol da melhoria de suas condições laborais.

Além disso, leva à redução de garantias trabalhistas e à flexibilização das regras de contratação, impactando negativamente a qualidade do serviço prestado e os direitos dos trabalhadores portuários.

O modelo que está sendo proposto é reconhecidamente mal sucedido, como pode ser constatado em portos de Portugal.

A precarização da mão de obra acontece ainda por total falta de controle dos quantitativos necessários ao atendimento da demanda de cada porto. Existe ofensa a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 4, 1, determina que “os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto”.

Com a autorização de abertura e forma indiscriminada de empresas prestadoras de serviços terceirizadas não haverá o necessário dimensionamento dos efetivos de trabalhadores necessários ao atendimento da demanda.

Com isto ainda há ofensa ao art. 2, 2 da Convenção 137 da OIT, pois o projeto de lei não está garantindo “um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar.”

Cabe destacar ainda que as modalidades de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado, concorrem com o trabalho avulso, precarizando esta última forma de trabalho.

CD254269949500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254269949500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:02:58.977 - CTRAB
EMC 94/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.94/2025

A proposta legislativa e a possibilidade de atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização tende a aumentar o turnover (rotatividade) dos trabalhadores, o que, em um ambiente portuário, pode impactar negativamente a segurança e eficiência das operações. A rotatividade alta implica uma perda de conhecimento técnico e prático dos trabalhadores, afetando diretamente a eficiência e a segurança no trabalho. No caso dos portos, onde atividades são críticas e complexas, a continuidade e a experiência dos trabalhadores são essenciais para garantir operações seguras e eficientes.

A atuação Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico traz riscos adicionais à segurança nacional. Portos são locais estratégicos e sensíveis, suscetíveis ao terrorismo, tráfico de drogas, armas e pessoas. Trabalhadores portuários bem treinados e devidamente supervisionados são parte crucial dos mecanismos de prevenção desses riscos. A introdução de uma mão de obra terceirizada por meio de uma empresa que não tenha um sistema mais permanente de trabalhadores, como ocorre como o OGMO, que pode ter menor controle e treinamento, aumenta a vulnerabilidade a essas ameaças, tornando mais difícil garantir que todos os trabalhadores sejam confiáveis e tenham o treinamento adequado para identificar atividades ilícitas.

A proposta pode prejudicar a conformidade com normas e certificações internacionais de segurança portuária, como o ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code). A consistência, mínimo turnover e a qualidade dos trabalhadores portuários são fatores essenciais para garantir que as operações estejam em conformidade com esses padrões internacionais. A atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização compromete a padronização e o alto nível de competência requerido para atender tais certificações, colocando em risco a reputação e a operação dos portos em âmbito global.

A proposta objeto do PL, apresenta riscos significativos à produtividade, efetividade operacional e competitividade do Brasil no comércio internacional. A alta rotatividade de trabalhadores terceirizados nos portos públicos compromete o conhecimento prático, a qualidade das operações e a segurança, impactando negativamente a eficiência portuária. Como consequência, os portos brasileiros perdem competitividade, tornando-se menos atraentes para investimentos e negócios globais. Essa combinação de fatores contribui para o aumento do "custo Brasil", prejudicando a economia e dificultando o desenvolvimento sustentável do país. Portanto, a revisão da proposta como consta da emenda se faz necessária, focando na manutenção de padrões elevados de segurança e capacitação obrigatória dos trabalhadores para garantir operações portuárias eficientes e competitivas.

Por essas razões, a emenda propõe a exclusão da figura da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário (EPTP) no referido artigo, reforçando a centralidade do OGMO na gestão da mão de obra avulsa e assegurando que o trabalho portuário nos portos públicos e portos privados seja realizado em

CD254269949500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254269949500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

conformidade com as garantias legais e os princípios de proteção ao trabalhador.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 15:02:58.977 - CTRAB
EMC 94/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.94/2025

CD254269949500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254269949500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:15:29.467 - CTRAB
EMC 95/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.95/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco 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 principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II– capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

III– conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

CD257005980800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257005980800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:15:29.467 - CTRAB
EMC 95/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.95/2025

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 1° O trabalho portuário na capatazia, estiva, conferencia de carga e vigilância portuária é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 2° Para os fins desta lei, multifuncionalidade é habilitação do trabalhador para o exercício de mais de uma atividade portuária.

§ 3° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, e vigilância de embarcações e bloco com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda substitui o art. 104 do projeto de lei, mantendo o texto atual do art. 40 da Lei nº 12.815/2013, que bem regula as atividades do trabalho portuário avulso.

Tal modificação se justifica pela necessidade de preservar as categorias profissionais específicas do setor portuário, garantindo o pleno exercício dos direitos dos trabalhadores e observando as normas de proteção previstas tanto na Constituição Federal quanto nas convenções internacionais de que o Brasil é signatário.

A Constituição Federal de 1988, em seus arts. 7º, 8º e 9º, protege o direito ao trabalho, à livre organização sindical e à greve.

A extinção arbitrária de categorias profissionais sem uma devida mediação, estudo dos impactos no mercado de trabalho e as respectivas medidas compensatórias seria uma violação desses direitos fundamentais.

As Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), particularmente as Convenções nº 87 (sobre Liberdade Sindical e Proteção do Direito de Sindicalização) e nº 98 (sobre o Direito de Organização e Negociação Coletiva), protegem a organização dos trabalhadores em categorias profissionais e proíbem a extinção de categorias sem a devida negociação, compensação ou reacomodação no mercado de trabalho.

Além disso, a Convenção nº 158 da OIT, que regula a cessação da relação de trabalho, também se aplica à necessidade de proteger os trabalhadores de dispensas arbitrárias ou sem justa causa.

Ao modificar o art. 87 do projeto de lei, que propõe a multifuncionalidade como obrigatoriedade e que restringe as categorias profissionais à estiva e capatazia, estamos contrariando as normas constitucionais e as convenções da OIT

A extinção ou a alteração drástica dessas categorias não pode ser imposta sem que haja a devida análise de impacto social, medidas de reacomodação no mercado de trabalho e o oferecimento de indenizações justas aos trabalhadores afetados.

CD257005980800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257005980800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:15:29.467 - CTRAB
EMC 95/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.95/2025

A Convenção 137 da OIT, específica do trabalho portuário obriga que a revisão das definições dos portuários seja por expressa consulta as representações profissionais estabelecendo: *2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários*.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8º da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8º) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

O texto substitutivo aqui apresentado assegura a continuidade das categorias profissionais já consolidadas e reconhecidas, assegurando, assim, a proteção dos trabalhadores portuários avulsos e garantindo o respeito aos seus direitos fundamentais.

.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD257005980800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257005980800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:18:04.570 - CTRAB
EMC 96/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.96/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Acrescente-se os seguintes incisos I a III ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"I - É assegurada uma garantia renda anual para os trabalhadores portuários avulsos com inscrição válida no órgão de gestão de mão de obra, cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho e que cumpram regularmente suas obrigações profissionais inclusive as regras de assiduidade em vigor em cada porto, conforme regulamento.

§ 1º A garantia de renda anual será equivalente ao valor da média do ano civil imediatamente anterior da respectiva categoria em cada porto.

§ 2º Essa complementação será feita mensalmente e o valor a ser observado para tanto será equivalente a um doze avo do valor da média do ano civil imediatamente anterior.

§ 3º Além dos pré-requisitos previstos no presente artigo, somente fará jus a garantia da renda mínima, o trabalhador avulso que:

a - estiver apto para o trabalho portuário como avulso em no mínimo 80% dos dias do mês de apuração;

b - se disponibilizar para o trabalho no sistema de escalação em no mínimo, oitenta por cento das chamadas realizadas pelo respectivo órgão de gestão de mão de obra;
c - prestar os seus serviços nas escalações, inclusive compulsoriamente definidas pelo OGMO, no mínimo, a oitenta por cento dos turnos de trabalho para os quais tenha se habilitado no sistema de escalação do respectivo órgão gestor.

§ 4º Compete ao OGMO a apuração e comprovação dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º.

§ 5º O trabalhador que descumprir os requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º, por três meses consecutivos ou cinco meses alternados, fica excluído do programa de complementação de renda previsto neste capítulo.

CD252673095600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252673095600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:18:04.570 - CTRAB
EMC 96/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.96/2025

II– Os trabalhadores portuários avulsos com 25 anos de inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulsos, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante uma indenização equivalente a 70% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, observado o valor mínimo de R$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

III – Os trabalhadores portuários avulsos com 70 a nos de idade e com inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, terão sua inscrição cancelada em OGMO, mediante uma indenização equivalente a 40% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, ficando garantido um prazo de até 5 (cinco) anos para o TPA em atividade com idade superior a 70 anos;

IV - Aos trabalhadores portuários será garantido a participação nos lucros e resultados (PLR) das empresas tomadoras de serviço, conforme os preceitos da legislação vigente, como forma de incentivar o estímulo à produção e a dignidade no exercício das suas atividades.”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa garantir uma transição justa e digna para os trabalhadores portuários que venham a ser afetados por eventuais extinções de categorias ou alterações profundas em suas condições de trabalho. Os direitos fundamentais dos trabalhadores, garantidos pela Constituição Federal, especialmente no art. 7° e art. 8°, bem como nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), proíbem a extinção de categorias profissionais sem a devida mediação dos impactos econômicos e sociais, além da adoção de medidas compensatórias.

A Convenção n° 87 da OIT, sobre liberdade sindical e proteção do direito de sindicalização, e a Convenção n° 158, que trata da cessação da relação de trabalho, asseguram o direito à proteção contra demissões arbitrárias e impõem a necessidade de consultas com os trabalhadores para discutir soluções quando há mudanças estruturais no mercado de trabalho.

Além disso, o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) aqui proposto, baseado nas melhores práticas de negociação coletiva e na experiência de setores industriais e de serviços, oferece uma opção digna e justa para aqueles trabalhadores que desejam se desligar voluntariamente do trabalho portuário após 30 anos de serviços prestados, garantindo uma compensação financeira adequada.

A proposta de participação nos lucros e resultados das empresas tomadoras de serviços tem como objetivo valorizar o trabalho portuário e incentivar o aumento da produtividade de maneira alinhada aos interesses econômicos do setor.

A emenda se harmoniza, ainda, com princípios fundamentais estabelecidos nas Convenções da Organização Internacional do Trabalho

CD252673095600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252673095600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:18:04.570 - CTRAB
EMC 96/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.96/2025

(OIT), da Organização das Nações Unidas (ONU) e na Constituição Federal do Brasil, refletindo a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhecendo a função social da atividade econômica e incorporando experiências internacionais bem-sucedidas na proteção dos direitos dos trabalhadores.

A Convenção n° 168 da OIT sobre a Promoção do Emprego e Proteção contra o Desemprego (1988) enfatiza a necessidade de proteger os trabalhadores afetados por mudanças estruturais no mercado de trabalho. Ela incentiva os Estados membros a fornecerem benefícios adequados aos desempregados, garantindo-lhes uma renda mínima durante a transição para novos empregos.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos (ONU), em seu artigo 23, afirma que "toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego". A garantia de renda assegura que os trabalhadores não fiquem desamparados diante da extinção de suas categorias profissionais.

A *Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho estabelece no seu Artigo 2*, item *2 que: "Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do País ou do porto de que se tratar".*

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, estabelece como direito dos trabalhadores a assistência aos desempregados. Além disso, o princípio da dignidade da pessoa humana (Art. 1°, III) reforça a obrigação do Estado em proteger os cidadãos em situações de vulnerabilidade econômica.

A proposta de emenda que estabelece o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) para trabalhadores com no mínimo 30 anos de serviço (Art. 88, II), por seu turno, se alinha com o disposto na Recomendação n° 166 da OIT sobre a Rescisão do Contrato de Trabalho (1982) que sugere que medidas sejam tomadas para mitigar os efeitos da rescisão, incluindo programas de aposentadoria antecipada e compensações financeiras adequadas, sendo que o PDV respeita a autonomia do trabalhador ao permitir que ele opte pelo desligamento em condições favoráveis.

O PDV reconhece, ainda, a contribuição dos trabalhadores veteranos e proporciona uma transição digna para a aposentadoria, refletindo o compromisso social das empresas e do Estado com aqueles que dedicaram grande parte de suas vidas ao trabalho portuário.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a Alemanha e o Japão utilizam PDVs como ferramentas eficazes para reestruturar setores industriais, oferecendo pacotes generosos que reconhecem a dedicação dos trabalhadores e facilitam a transição para a aposentadoria ou novas oportunidades.

No que pertine à Participação nos Lucros e Resultados (PLR) para trabalhadores portuários, proposto na emenda como o inciso III do art., observamos que tal proposta se alinha com a Orientação da OIT contida na

CD252673095600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252673095600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:18:04.570 - CTRAB
EMC 96/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.96/2025

Convenção n° 131 sobre Fixação de Salários Mínimos (1970), a qual enfatiza a necessidade de garantir

remuneração justa e equitativa aos trabalhadores. A participação nos lucros e resultados é uma forma de reconhecer o esforço coletivo e promover a justiça salarial.

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, inciso XI, assegura a participação dos trabalhadores nos lucros ou resultados, desvinculada da remuneração, reforçando o direito à distribuição equitativa dos frutos do trabalho.

A PLR estimula a produtividade e o comprometimento, fortalecendo a relação entre empregadores e empregados. Além disso, promove a dignidade no exercício das atividades laborais, ao reconhecer e recompensar a contribuição dos trabalhadores para o sucesso empresarial.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a França e o Canadá, a participação nos lucros é prática comum e regulamentada, promovendo engajamento e alinhamento de interesses entre empregados e empregadores.

A presente emenda está ainda em sintonia com a prática adotada nos portos que são considerados como referência em operações portuárias em âmbito internacional. O modelo sugerido nesta emenda vem sendo aplicado nos portos da Costa Leste e Costa Oeste dos Estados Unidos desde 1.932.

A emenda proposta, com isso, reforça o princípio da dignidade da pessoa humana, central na Constituição Federal (Art. 1°, III), e reconhece o trabalho como fundamento da ordem social e econômica (Art. 170). Ao garantir renda, oferecer planos de desligamento justos e promover a participação nos lucros, a lei valoriza o trabalhador não apenas como força produtiva, mas como cidadão digno de proteção e reconhecimento.

A Constituição estabelece, ainda, que a atividade econômica deve cumprir sua função social (Art. 5°, XXIII; Art. 170). Isso implica em responsabilidades para com os trabalhadores e a sociedade em geral. As medidas propostas asseguram que o desenvolvimento econômico não ocorra em detrimento dos direitos trabalhistas, mas sim em harmonia com a justiça social e o bem-estar coletivo.

Novamente olhando para o cenário internacional, temos que diversos países adotam políticas similares para proteger trabalhadores em setores em transformação. A União Europeia, por exemplo, possui diretrizes para apoiar trabalhadores afetados por reestruturações, enfatizando a importância de medidas como compensações financeiras, requalificação profissional e participação nos lucros para garantir transições justas e sustentáveis.

Os fundamentos apresentados demonstram que o texto legal proposto está em consonância com as Convenções da OIT, os princípios da ONU e os preceitos da Constituição Federal do Brasil. Ele promove a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhece a função social da atividade econômica e incorpora práticas internacionais eficazes na proteção dos direitos laborais. Assim, as medidas propostas não apenas atendem aos

CD252673095600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252673095600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:18:04.570 - CTRAB
EMC 96/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.96/2025

requisitos legais e constitucionais, mas também reforçam o compromisso com a justiça social e o desenvolvimento humano.

Por fim, ao estabelecer uma garantia de renda temporária para os trabalhadores de categorias extintas, até que sejam reabsorvidos no mercado de trabalho, estamos assegurando um princípio fundamental de segurança econômica e dignidade no emprego, alinhado aos princípios constitucionais de proteção ao trabalho e à dignidade da pessoa humana.

Desta forma, a emenda proposta não apenas preserva os direitos dos trabalhadores afetados, mas também incentiva o diálogo social e a busca por soluções que respeitem os direitos fundamentais e promovam uma transição justa para todos os envolvidos.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD252673095600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252673095600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:20:28.403 - CTRAB
EMC 97/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.97/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

“Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis.”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca assegurar o princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

A isonomia salarial entre o trabalhador avulso e o vinculado se faz necessária para garantir que não haja discriminação, precarização ou redução da remuneração dos trabalhadores avulsos, que desempenham as mesmas funções, sob as mesmas condições de trabalho, que os trabalhadores contratados diretamente com vínculo empregatício.

CD251908607300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251908607300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:20:28.403 - CTRAB
EMC 97/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.97/2025

Ao inserir essa obrigatoriedade no *caput* do art. 105, estamos assegurando que ambos os tipos de trabalhadores — avulsos e vinculados — recebam tratamento justo e igualitário, promovendo a valorização do trabalho e evitando que a liberdade de organização do trabalho portuário resulte em diferenças injustificadas nos níveis salariais e de benefícios. Esta emenda visa garantir a dignidade no trabalho e a proteção dos direitos fundamentais, conforme estabelecido na nossa Carta Magna e nos tratados internacionais de que o Brasil é signatário.

A redação do artigo 105 do projeto de lei conflita com artigo que promove a negociação coletiva para as relações do trabalho.

O Artigo 105 coloca em evidência uma questão central: a definição unilateral, pelo tomador de serviços portuários, de aspectos essenciais da relação e do contrato de trabalho. Tal proposta, ao concentrar o poder de decisão nas mãos do tomador, viola o espírito de negociação coletiva que foi reforçado tanto pela Constituição Federal de 1988 (CF/88, art. 7°, incisos VI, XIII, XIV, XXVI; art. 8° inciso VI; e art. 114, §§ 1° e 2°), como pela jurisdição do Supremo Tribunal Federal (STF – TEMA 1046) e pela reforma trabalhista de 2017.

Há alguns pontos críticos a serem considerados nessa análise:

1. Desalinhamento com o Princípio da Negociação Coletiva

A CF/88, nos artigos antes mencionados, menciona explicitamente as convenções e acordos coletivos de trabalho, fortalecendo a negociação coletiva como uma forma legítima de definição de condições de trabalho. O artigo 88 da proposta legislativa, ao dar exclusividade ao tomador de serviços para definir questões como composição de quantitativo, salários e benefícios, enfraquece a participação dos sindicatos e das representações de trabalhadores no processo de negociação, bem como torna a negociação coletiva facultativa e suplementar, pois, por obvio, aquele quer puder, por ato discricionário, definir todos os contornos da relação laboral, não terá qualquer razão de discutir tais parâmetros com os representante dos trabalhadores, como previsto na parte final da redação proposta.

2. Contradição com a Reforma Trabalhista e Tema 1046 do STF

O Tema 1.046 do STF reforça que uma negociação coletiva deve prevalecer, inclusive em aspectos relacionados aos direitos trabalhistas, desde que respeitados os direitos fundamentais e constitucionais. O artigo, da forma como está redigido, contraria essa orientação ao priorizar decisões unilaterais do tomador de serviços.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) deu ênfase ao "negociado sobre o legislado", estabelecendo que as negociações coletivas

CD251908607300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251908607300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:20:28.403 - CTRAB
EMC 97/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.97/2025

tenham prevalência sobre a legislação, em diversos aspectos (artigo 611-A da CLT). No entanto, a redação do artigo 88, ao centralizar as decisões sobre o contrato de trabalho nas mãos do prestador de serviços, desconsidera o papel fundamental que os sindicatos têm nesse processo de negociação.

Assim, se o Tema 1.046 do STF enfatiza a autonomia sindical e a prevalência do negociado, desde que respeitados os princípios constitucionais. Ao permitir que o tomador de serviços tome decisões unilaterais, o artigo 88 parece subverter esse entendimento, impondo limites à negociação coletiva que a Constituição e a reforma trabalhista buscam promoção econômica.

3. Desigualdade de Poder de Barganha

Outro ponto a se criticar é o potencial desequilíbrio de poder de negociação entre trabalhadores e tomadores de serviços. O artigo, ao permitir que o tomador defina unilateralmente várias condições de trabalho, ignora o fato de que os trabalhadores portuários, em muitos casos, estão em situação de vulnerabilidade econômica e social. Isso pode criar um cenário em que a negociação coletiva, mesmo prevista no texto, é enfraquecida ou até mesmo vazia, já que a "exclusividade" dada ao tomador para definir condições essenciais torna difícil para os trabalhadores ou seus representantes negociarem em pé de igualdade.

CONCLUSÃO

O artigo 105, ao conferir exclusividade ao tomador de serviços para a definição de aspectos importantes da relação de trabalho, parece se afastar dos princípios e fundamentos da negociação coletiva defendidos pela CF/88, pelo STF no Tema 1046 e pela reforma trabalhista. Uma redação que restringe a autonomia coletiva e dá ampla discricionariedade ao empregador sobre condições de trabalho prejudica o equilíbrio necessário nas relações laborais justas e viola o princípio da boa-fé na negociação coletiva.

Uma revisão desse dispositivo deveria, portanto, garantir uma participação mais efetiva dos sindicatos e organizações de trabalhadores na definição dessas condições, equilibrando as prerrogativas dos tomadores de serviço com os direitos dos trabalhadores, a fim de promover uma negociação coletiva autêntica e equilibrada.

Não bastasse, há conflito entre as disposições dos artigos 88 e 91 da proposta legislativa, se não, vejamos:

Reconhecimento da Negociação Coletiva (Artigo 91) vs. Decisão Unilateral (Artigo 105).

O artigo 91 valoriza o papel da negociação coletiva e da liberdade sindical, tornando-os pilares das relações de trabalho nos portos. Ele permite expressamente a validade dos acordos coletivos, mesmo quando envolvimento de certos compromissos

CD251908607300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251908607300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:20:28.403 - CTRAB
EMC 97/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.97/2025

Em contrapartida, o artigo 88 confere ao tomador de serviços o poder exclusivo para definir elementos centrais das condições de trabalho. Isso cria uma relação de poder assimétrica e praticamente elimina o papel da negociação coletiva, o que é

Autonomia da Vontade Coletiva vs. Centralização Decisória:

O §1° do artigo 91 enfatiza que o Judiciário deve ter intervenção mínima em acordos coletivos, respeitando a autonomia da vontade coletiva. Isso reforça a ideia de que as partes envolvidas (trabalhadores e tomadores de serviços) devem ser as principais responsáveis por definir suas condições de trabalho

O artigo 88, ao permitir que o tomador de serviços defina unilateralmente os aspectos fundamentais do contrato de trabalho, esvazia essa autonomia coletiva. Mesmo com a menção de “salvo o disposto em negociação coletiva”, na prática, a prerrogativa dada ao tomador tende a limitar o poder negocial dos sindicatos, levando a uma relação de trabalho menos participativa e equilibrada.

Valorização do Trabalho vs. Prevalência do Poder do Empregador:

O artigo 91 busca promover um ambiente de trabalho justo e seguro, com valorização do trabalho humano e priorização do vínculo empregatício. Ele menciona a importância da capacitação profissional, da democratização do acesso aos postos de trabalho e da garantia de condições dignas.

O artigo 105, ao focar na definição unilateral por parte do tomador, vai na contramão desses princípios, pois ao centralizar o poder decisório, pode levar a um cenário onde as condições de trabalho sejam condicionais com base apenas nos interesses do empregador, sem a participação ativa dos trabalhadores e suas representações sindicais.

Consolidação da Crítica

Os artigos 105 e 91 apresentam diretrizes que, em essência, estão em conflito. Enquanto o artigo 91 coloca a negociação coletiva, a liberdade sindical e a valorização do trabalho no centro das relações laborais nos portos, o artigo 88 permite

ao tomador de serviços estabelecer unilateralmente as condições do trabalho, enfraquecendo o papel dos sindicatos e limitando a negociação coletiva.

Essa inconsistência interna no texto legal viola os princípios constitucionais consagrados pela CF/88, que autoriza e valoriza a negociação coletiva como um direito dos trabalhadores (art. 7°, inciso XXVI). Além disso, contraria a orientação do Tema 1046 do STF, que reforça a prestígio da negociação coletiva em relação ao “negociado sobre o legislado”. A reforma trabalhista de 2017 também enfatizou o

CD251908607300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251908607300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:20:28.403 - CTRAB
EMC 97/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.97/2025

fortalecimento da negociação coletiva como meio de modernizar as relações de trabalho. No entanto, o artigo 88 parece subverter essa lógica ao permitir decisões unilaterais pela tomada de serviços.

Portanto, para harmonizar a legislação portuária com os princípios constitucionais, a jurisdição do STF e a reforma trabalhista, seria necessário reformular o artigo 88. Uma revisão adequada deveria garantir um equilíbrio entre as partes envolvidas, respeitando a autonomia sindical e a negociação coletiva, conforme preconizado no artigo 91. Essa mudança promoveria um ambiente de trabalho mais justo e participativo, onde os trabalhadores portuários tivessem uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, e o diálogo social seria efetivamente valorizado.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD251908607300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251908607300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:23:01.897 - CTRAB
EMC 98/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.98/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 106, incluindo-se um parágrafo único, do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 106. É facultada aos titulares portos privados a contratação trabalhadora portuária, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, observado o disposto em instrumento coletivo de trabalho firmado com sindicatos de portuários que representam categoria profissional diferenciada.

Paragrafo único. Os portos privados também poderão utilizar trabalhador portuários avulsos, com a intermediação de OGMO com competência sobre o local da referida instalação portuária, obedecendo à negociação coletiva de trabalho."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo assegurar que os trabalhadores portuários, seja nos portos públicos ou privados, sejam previamente habilitados conforme estabelecido por esta lei, garantindo que as qualificações e certificações necessárias sejam atendidas para o exercício seguro de suas atividades.

A necessidade de habilitação prévia justifica-se pelos princípios constitucionais e legais que garantem a segurança no trabalho. O art. 7°, inciso XXII, da Constituição Federal prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança. A habilitação dos trabalhadores portuários é fundamental para garantir que estes atuem de maneira segura e eficiente, minimizando riscos para si mesmos, para os seus colegas e para o ambiente de trabalho no porto.

Ademais, esta emenda está de acordo com as Normas de Segurança e Medicina do Trabalho brasileiras, que exigem a qualificação e o treinamento adequados

para a execução de atividades que possam implicar riscos à saúde e à segurança dos trabalhadores.

O trabalho portuário, devido à sua natureza, envolve operações complexas e muitas vezes perigosas, como o manuseio de

CD255062649700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255062649700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:23:01.897 - CTRAB
EMC 98/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.98/2025

cargas pesadas, maquinário e embarcações, o que torna indispensável a qualificação profissional.

Ainda, a emenda também encontra fundamento nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), especialmente nas Convenções n° 155 e n° 187, que tratam da segurança e saúde no trabalho e exigem que os estados signatários implementem medidas legislativas e práticas para garantir que os trabalhadores sejam devidamente capacitados e habilitados para suas funções, com o objetivo de proteger sua integridade física e psíquica.

Ao inserir a obrigatoriedade de habilitação prévia na contratação de trabalhadores portuários, estamos promovendo a segurança no ambiente de trabalho e preservando a saúde e a vida dos trabalhadores, conforme os princípios constitucionais e as normas internacionais de que o Brasil é signatário.

A proposta legislativa contida no Art. 89 que estabelece a liberdade dos portos privados para contratar trabalhadores portuários, com vínculo empregatício ou avulso, diretamente ou por intermediário de Empresa de Prestação de Trabalho Portuário (EPTP), suscita uma série de críticas, especialmente no que tange aos aspectos de segurança do trabalho, qualificação profissional e eficiência operacional.

1. Segurança e Capacitação dos Trabalhadores Portuários

Um dos principais pontos críticos é a ausência de exigência de capacitação, treinamento e habilitação prévia dos trabalhadores portuários. A atividade portuária, por sua natureza, envolve operações complexas, com riscos importantes tanto para os trabalhadores quanto para as cargas movimentadas. A falta de critérios claros para a contratação de profissionais envolvidos pode resultar em acidentes, prejudicando não apenas a saúde e a segurança dos trabalhadores, mas também a eficiência das operações portuárias.

Além disso, a qualificação é fundamental para lidar com equipamentos específicos, processos operacionais específicos e normas de segurança complexas que envolvem o setor. A proposta, ao não importar esses requisitos, é cumprir a necessidade

de manter trabalhadores habilitados, o que contraria a lógica de segurança no ambiente portuário.

2. Produtividade e Eficiência Operacional

A eficiência da operação portuária está intrinsecamente ligada à capacitação dos trabalhadores. Profissionais treinados, experientes e capacitados conseguem operar com maior produtividade,

CD255062649700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255062649700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:23:01.897 - CTRAB
EMC 98/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.98/2025

evitando danos às mercadorias, atrasos e interrupções operacionais. A liberdade irrestrita de contratação proposta no artigo pode abrir margem para a entrada de trabalhadores não prejudicados, o que prejudicaria a eficiência do porto, resultando em custos adicionais e perda de competitividade.

3. Precarização das Relações de Trabalho e Erosão de Direitos

Trabalhistas

A proposta pode gerar uma precarização das relações de trabalho ao

permitir que a contratação ocorra sem critérios mínimos de habilitação ou capacitação, potencializando a contratação de mão de obra sem experiência ou conhecimento técnico. Isso vai contrariar os princípios de valorização do trabalho humano e da função social da empresa, conforme estabelecido na Constituição Federal.

Além disso, ao flexibilizar a contratação por meio de EPTPs ou diretamente pelos portos privados, a proposta pode enfraquecer as proteções contraídas aos trabalhadores portuários avulsos, que atualmente possuem direitos específicos e uma organização de trabalho exigida para garantir condições mínimas de dignidade e segurança.

4. Convenção 137 da OIT e Proteção dos Trabalhadores Portuários

É importante destacar que a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) visa garantir o emprego e a renda resultantes para os trabalhadores portuários, incentivando a contratação de trabalhadores previamente capacitados e habilitados para promover o pleno emprego e a proteção da força de trabalho. A proposta legislativa contraria tais princípios, ao flexibilizar a contratação sem se preocupar com a capacitação profissional dos trabalhadores, o que pode levar a um aumento da instabilidade laboral, do desemprego e das condições precárias de trabalho.

5. Contrariedade aos Princípios Constitucionais

A liberdade de contratação pelo Art. 89 colide com princípios constitucionais relevantes, tais como:

- Dignidade da Pessoa Humana: A dignidade é impactada diretamente pela qualidade das condições de trabalho. A contratação sem contratos relacionados não apenas à saúde e segurança do

CD255062649700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255062649700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:23:01.897 - CTRAB
EMC 98/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.98/2025

trabalhador, mas também ao seu desenvolvimento profissional e pessoal.

- Valores Sociais do Trabalho e Livre Iniciativa: A Constituição preza por uma relação equilibrada entre trabalho e capital, onde uma iniciativa livre deve coexistir com a valorização social do trabalho. A proposta não promove tal equilíbrio, permitindo que a busca pela redução de custos pelos portos privados ocorra à custa da desvalorização e desqualificação do trabalho portuário.

- Direito Adquirido e Liberdade de Ofício: Trabalhadores portuários que possuem capacitação e experiência específica podem ter seus direitos e sua posição no mercado de trabalho ameaçados pela contratação de mão de obra não comprometida, o que prejudica a continuidade e a estabilidade de sua carreira.

CONCLUSÃO

A proposta legislativa, ao conceder liberdade irrestrita na contratação de trabalhadores portuários por portos privados, desconsidera aspectos fundamentais relacionados à segurança, qualificação profissional e eficiência operacional. Além disso, promove a precarização das relações de trabalho e contraria tanto os princípios constitucionais quanto as normas internacionais de proteção ao trabalhador portuário. A ausência de requisitos de capacitação e treinamento vai contra o desenvolvimento sustentável do setor portuário e coloca em risco a segurança dos trabalhadores, das operações e da carga movimentada.

Uma abordagem mais equilibrada seria exigida critérios mínimos de qualificação e treinamento, harmonizando a liberdade de contratação dos portos privados com a necessidade de manter padrões adequados de segurança, eficiência e proteção aos trabalhadores portuários.

Com isso, buscamos garantir a efetiva proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, reforçando o compromisso do Estado com a segurança no trabalho e a valorização da vida humana.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD255062649700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255062649700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:36:42.377 - CTRAB
EMC 99/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.99/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Acrescente-se um Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. .... Fica assegurado aos trabalhadores portuários que vierem a perder seu posto de trabalho em decorrência de processos de automação e/ou mecanização das operações portuárias o pagamento de uma indenização compensatória equivalente a 12 (doze) meses de sua última remuneração média, bem como o direito à requalificação profissional a ser custeada e promovida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sem prejuízo dos demais direitos trabalhistas e previdenciários previstos em lei."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca garantir a proteção dos trabalhadores portuários diante da crescente automação no setor portuário, fenômeno que tem se intensificado globalmente e que apresenta impactos diretos no emprego e nas condições de trabalho. A inserção desta medida visa proteger os trabalhadores que venham a perder seus postos de trabalho em função da automação, garantindo não apenas uma compensação financeira, mas também o direito à requalificação, de forma a permitir que esses trabalhadores tenham condições de se recolocar no mercado de trabalho.

Conforme assegurado pelo art. 7° da Constituição Federal, todo trabalhador brasileiro tem direito à proteção contra despedida arbitrária ou sem justa causa, com pagamento de indenização compensatória. Além disso, o inciso XXII do mesmo artigo garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança, que se aplicam diretamente a mudanças no ambiente de trabalho causadas por novas tecnologias, como a automação.

No mesmo sentido, o artigo 7°, inciso XXVII da Constituição Federal assegura proteção em face da automação, na forma da lei, bem como artigo 170 determina que a ordem econômica se funde na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, visando a assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, o que se

CD259641999800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259641999800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:36:42.377 - CTRAB
EMC 99/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.99/2025

alinha com a previsão do artigo 193, que estabelece que a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais.

Esta emenda é fundamentada em diversas normas internacionais que visam garantir a proteção dos trabalhadores no contexto da automação. Entre elas, destacam-se:

1. Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) –

   Trabalho Portuário (1973):

Esta convenção garante que os trabalhadores portuários registrados tenham prioridade na distribuição do trabalho disponível. Embora a convenção não se refira especificamente à automação, o princípio de proteger o emprego portuário registrado é essencial para mitigar os impactos da automação.

Artigo 2: Promove a segurança no emprego para os trabalhadores portuários, o que pode incluir medidas que minimizem o impacto da automação.

2. Convenção n° 140 da OIT – Licença Remunerada para Formação (1974):

A convenção destaca o direito à formação e requalificação profissional, assegurando que os trabalhadores afetados pela automação tenham acesso a programas de qualificação que lhes permitam adquirir novas habilidades.

Artigo 1: Incentiva a criação de esquemas de formação que permitam aos trabalhadores se adaptarem às mudanças trazidas pela automação.

3. Convenção n° 98 da OIT – Direito de Sindicalização e Negociação Coletiva (1949):

Esta convenção assegura que os trabalhadores possam negociar coletivamente com os empregadores sobre as mudanças tecnológicas e seus impactos, como a automação, permitindo a negociação de planos de compensação e requalificação.

Artigo 4: Garante que os trabalhadores possam negociar as condições decorrentes da automação.

4. Convenção n° 111 da OIT – Discriminação no Emprego e Ocupação (1958):

Assegura que a automação não seja utilizada como pretexto para excluir ou discriminar determinados grupos de trabalhadores, como os mais idosos ou menos qualificados.

Artigo 1: Define discriminação em termos amplos, protegendo grupos vulneráveis no contexto da automação.

CD259641999800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259641999800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:36:42.377 - CTRAB
EMC 99/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.99/2025

5. Recomendação n° 198 da OIT – Relação de Emprego (2006):

Garante que, mesmo em setores com forte transformação tecnológica, como o portuário, as relações de emprego sejam protegidas, impedindo que a automação resulte na precarização do trabalho.

Parágrafo 5: Estabelece que a relação de emprego deve ser protegida contra mudanças tecnológicas adversas.

6. Declaração da OIT sobre Justiça Social para uma Globalização Justa (2008):

A declaração destaca a importância de implementar medidas que garantam que a automação não leve ao aumento das desigualdades ou à redução das proteções dos trabalhadores.

A implementação de medidas como compensações financeiras e programas de requalificação estão em consonância com esta Declaração, que prioriza o desenvolvimento tecnológico equilibrado e justo.

7. Convenção n° 122 da OIT – Política de Emprego (1964):

Esta convenção requer que os governos implementem políticas que assegurem o pleno emprego e a adaptação dos trabalhadores às novas realidades do mercado de trabalho, como a automação.

Artigo 1: Exige que os Estados garantam o pleno emprego e a adaptação às novas condições tecnológicas.

8. Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho (2019):

A declaração reconhece as transformações trazidas pela automação e recomenda a adoção de políticas centradas no ser humano, incluindo requalificação profissional e proteção social para mitigar os impactos da automação.

Aponta para a necessidade de criar novas formas de proteção social e requalificação para os trabalhadores afetados.

9. Convenção n° 155 da OIT – Segurança e Saúde dos Trabalhadores (1981):

Garante que as condições de saúde e segurança no trabalho sejam mantidas, mesmo em ambientes altamente automatizados, evitando que a automação comprometa a segurança dos trabalhadores.

Artigo 4: Exige que os governos formulem políticas para garantir a saúde e segurança dos trabalhadores em todos os contextos de trabalho, incluindo os automatizados.

10. Convenção n° 81 da OIT – Inspeção do Trabalho (1947):

CD259641999800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259641999800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:36:42.377 - CTRAB
EMC 99/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.99/2025

A convenção garante que, com a automação, o cumprimento das normas trabalhistas e de segurança seja rigorosamente fiscalizado.

Artigo 3: Garante que a inspeção do trabalho assegure condições adequadas de trabalho, especialmente com a introdução de novas tecnologias.

Essa emenda reflete os princípios fundamentais estabelecidos nas convenções e recomendações da OIT, na Constituição Federal, e nos direitos trabalhistas que visam proteger os trabalhadores contra os impactos das mudanças tecnológicas, assegurando uma transição justa para os trabalhadores portuários no contexto da automação.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD259641999800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259641999800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:40:30.420 - CTRAB
EMC 100/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.100/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 112:

"Art. 112. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 87; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registo do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

§ 4º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho."

JUSTIFICATIVA

A substituição da redação do art. 112 do projeto de lei pela redação atual do art. 41 da Lei nº 12.815/2013 tem como objetivo garantir a continuidade das atribuições do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO), assegurando que este continue a ser o principal responsável pela administração da mão de obra portuária avulsa. O OGMO desempenha papel fundamental na organização, qualificação e segurança dos trabalhadores portuários, bem como na promoção da justiça nas relações de trabalho no porto.

1. A Constituição Federal e o valor social do trabalho: A Constituição Federal tem como fundamentos os princípios da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho (art. 1º, III e IV), e define como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3º, I). A manutenção do OGMO e suas atribuições contribui diretamente para o cumprimento desses princípios, ao assegurar a dignidade dos

CD256325375500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256325375500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:40:30.420 - CTRAB
EMC 100/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.100/2025

trabalhadores portuários, protegendo-os contra a precarização das relações de trabalho.

2. O direito ao trabalho e à segurança nas relações trabalhistas: A Constituição Federal reconhece o direito social ao trabalho (art. 6º), bem como a importância da intervenção sindical nas questões trabalhistas coletivas (art. 8º, III e VI). O OGMO atua como um importante agente na mediação entre operadores portuários e trabalhadores, garantindo condições de trabalho seguras e justas, de acordo com a legislação trabalhista vigente e os princípios constitucionais.

3. A função social do OGMO e sua contribuição para a ordem econômica: A ordem econômica, conforme estabelecido pela Constituição Federal, está fundada na valorização do trabalho, na função social da propriedade e na redução das desigualdades (art. 170, caput, III, VII e VIII). O OGMO, ao assegurar a profissionalização, treinamento e escalação equitativa dos trabalhadores portuários, contribui para o pleno emprego e para a estabilização da renda no setor portuário, promovendo, assim, o desenvolvimento econômico sustentável.

4. O papel do OGMO em cumprimento às Convenções Internacionais: A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil, estabelece a necessidade de registros para os trabalhadores portuários e a prioridade de contratação dos trabalhadores avulsos, função esta desempenhada pelo OGMO. Essa convenção garante a regularização do emprego e a melhoria das condições de vida e trabalho dos trabalhadores portuários. A extinção do OGMO como órgão único de gestão da mão de obra avulsa seria uma afronta ao compromisso assumido pelo Brasil no âmbito internacional, violando as disposições dessa convenção e precarizando as relações de trabalho.

5. A necessidade de qualificação e segurança dos trabalhadores portuários: O OGMO é responsável por promover a capacitação e o treinamento contínuo dos trabalhadores portuários, conforme exigido pelas normas de segurança e saúde do trabalho, em especial a Norma Regulamentadora NR-29. A atuação do OGMO assegura que os trabalhadores estejam adequadamente preparados para lidar com as constantes mudanças tecnológicas nas operações portuárias, garantindo sua segurança e eficiência. A gestão qualificada do OGMO evita que trabalhadores sem a devida capacitação sejam expostos a riscos no ambiente portuário.

6. Proteção contra a precarização do trabalho e o retrocesso social: A extinção do OGMO como órgão gestor da mão de obra avulsa no porto poderia gerar uma multiplicidade de agentes contratantes, como cooperativas e empresas de terceirização de mão de obra, resultando em um verdadeiro caos nas relações de trabalho e aumento da precariedade. Tal retrocesso social não condiz com o arcabouço jurídico de proteção ao trabalho estabelecido pela Constituição Federal, além de contrariar as normas da OIT e o princípio da vedação ao retrocesso social.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores

CD256325375500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256325375500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 15:40:30.420 - CTRAB
EMC 100/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.100/2025

CD256325375500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256325375500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:43:01.223 - CTRAB
EMC 101/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.101/2025

EMENDA ADITIVA A SER ACRESCENTADA ONDE COUBER NO PROJETO DE LEI 733/2025 QUE DISPÕE SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO, REGULA A EXPLORAÇÃO DOS PORTOS, AS ATIVIDADES DE OPERAÇÃO PORTUÁRIA, O TRABALHO PORTUÁRIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Acrescenta-se artigo onde couber ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

> "Art. xx - O trabalhador portuário, inscrito no OGMO até a data de entrada em vigor da presente lei, quando atingir 25 (vinte e cinco) anos de serviço no porto, seja na modalidade avulsa ou a vínculo empregatício, terá direito a aposentaria especial por presunção de especialidade de classe, junto ao INSS, sem necessidade de comprovação de condições especiais."

JUSTIFICATIVA:

A presente emenda visa contemplar o trabalhador portuário, dando a ele a importância que representa na economia do país.

O trabalhador portuário exerce atividades em um ambiente de risco e com condições de trabalho que demandam uma proteção diferenciada por parte da Previdência Social, dada a natureza e as especificidades dessa função. Atualmente, os trabalhadores portuários, especialmente aqueles que atuam diretamente nas operações de carga e descarga, movimentação de mercadorias e atividades relacionadas à manutenção da infraestrutura portuária, enfrentam condições adversas que justificam o reconhecimento de sua profissão como uma categoria especial dentro do sistema previdenciário.

1. Condições de Trabalho Adversas

O trabalhador portuário está exposto a condições de trabalho altamente insalubres e perigosas, como a constante exposição ao calor intenso, poeira, umidade, ruídos elevados e risco de acidentes com equipamentos pesados. Essas condições podem afetar a saúde do trabalhador a médio e longo prazo, com a possibilidade de desenvolver doenças ocupacionais, como problemas respiratórios, lesões musculoesqueléticas, e até doenças cardiovasculares.

CD257602214800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257602214800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:43:01.223 - CTRAB
EMC 101/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.101/2025

2. Risco de Acidentes de Trabalho

O ambiente portuário é marcado por uma grande movimentação de cargas, veículos pesados e maquinários, o que aumenta o risco de acidentes fatais ou de grande gravidade. O trabalho nas docas, a carga e descarga de mercadorias e a operação de máquinas requerem grande agilidade, concentração e o cumprimento de normas de segurança, que nem sempre são suficientes para evitar acidentes. Isso coloca o trabalhador portuário em uma situação de risco constante.

2. Aposentadoria Especial

Em razão da natureza da atividade, muitos trabalhadores portuários enfrentam o desgaste físico e mental mais acentuado do que outros profissionais, o que torna mais difícil a continuidade no trabalho até a idade padrão de aposentadoria. O regime de aposentadoria especial, aplicável a algumas categorias de trabalhadores expostos a condições prejudiciais à saúde, se mostra um mecanismo essencial para garantir a dignidade desses profissionais, permitindo que se aposentem de forma antecipada, após um número reduzido de anos de contribuição.

4. Reconhecimento Histórico e Social da Função

Os trabalhadores portuários desempenham um papel crucial para a economia nacional, uma vez que os portos são pontos estratégicos para o comércio internacional e para o abastecimento interno de diversos produtos essenciais. A atividade portuária está intimamente ligada ao crescimento econômico e à movimentação do comércio exterior, tornando esses profissionais essenciais para o funcionamento do país. Portanto, é necessário que haja um reconhecimento formal da sua importância e a criação de um regime de previdência que leve em consideração as condições excepcionais de seu trabalho.

2. Precedentes Legais e Internacionais

Em diversos países, os trabalhadores que exercem funções em condições de risco, como aqueles expostos à radiação, atividades subterrâneas ou operações portuárias, têm reconhecimento como categoria especial para fins de aposentadoria. No Brasil, algumas profissões, como os trabalhadores da mineração, já possuem

CD257602214800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257602214800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:43:01.223 - CTRAB
EMC 101/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.101/2025

esse tipo de reconhecimento, o que reforça a necessidade de estender essa mesma consideração aos trabalhadores portuários.

Conclusão

Diante do exposto, é fundamental que o trabalhador portuário seja reconhecido como uma categoria especial do INSS, com direito à aposentadoria antecipada e com condições diferenciadas de seguridade social, como forma de assegurar a proteção de sua saúde e integridade, considerando as adversidades a que está submetido em sua jornada de trabalho. A implementação dessa medida contribuirá para a justiça social, para a dignidade desses trabalhadores e para o fortalecimento do sistema previdenciário.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD257602214800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257602214800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:46:10.920 - CTRAB
EMC 102/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.102/2025

EMENDA ADITIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Acrescente-se Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025.

"Art..... A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes na atividade portuária no ambiente do porto público e do porto privado, fica instituído em favor do trabalhador portuário o adicional de riscos de 40% (quarenta por cento), que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos.

§ 1° Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

§ 2° Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

§ 3° O regulamento disporá sobre os critérios para aferição dos serviços considerados penosos e sob risco elevado na atividade portuária.

§ 4° Só será devido uma única vez, na execução da mesma tarefa, o adicional previsto neste artigo, mesmo quando ocorra, simultaneamente, mais de uma causa de risco."

JUSTIFICATIVA

A proposta de inclusão do "adicional de risco portuário" no presente projeto de lei tem por base o art. 7°, inciso XXIII da Constituição Federal, que prevê expressamente o direito dos trabalhadores ao adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, conforme previsto em lei.

No contexto das operações portuárias, as atividades desenvolvidas são, em sua maioria, classificadas como de alto risco. O trabalho portuário envolve exposição constante a condições de periculosidade, como a movimentação de cargas pesadas, o contato com substâncias perigosas, além de insalubridade inerente ao ambiente de trabalho e à infraestrutura portuária. A criação do adicional de risco visa garantir a justa compensação financeira a que esses trabalhadores têm direito, promovendo também uma medida de incentivo para que os

CD256378373300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256378373300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:46:10.920 - CTRAB
EMC 102/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.102/2025

empregadores adotem práticas e medidas para a eliminação ou redução de tais riscos no ambiente de trabalho.

A proposta busca regulamentar de maneira clara e objetiva a forma de pagamento desse adicional, evitando a sobreposição de benefícios de caráter similar que já vinham sendo pagos e que, por sua vez, muitas vezes geram insegurança jurídica. Com a instituição de um percentual fixo de 40% sobre o valor do salário-hora ordinário, a norma trará uniformidade ao tratamento da questão, proporcionando segurança aos trabalhadores portuários, que terão seus direitos assegurados de forma clara e efetiva.

Ademais, a proposta prevê que o regulamento estipulará os critérios específicos para a aferição dos serviços considerados sob risco na atividade portuária. Esta regulamentação é essencial para garantir que os critérios sejam adequados à realidade operacional e técnica do setor, prevenindo a insegurança jurídica na aplicação do adicional.

Por fim, ao dispor que o adicional será pago apenas uma vez, ainda que existam várias causas de risco simultâneas na execução de uma mesma tarefa, a proposta visa evitar o acúmulo de adicionais por risco, promovendo um equilíbrio justo entre os direitos dos trabalhadores e a sustentabilidade das operações portuárias.

Os portos são áreas de grande movimentação de cargas pesadas e volumosas, além de um fluxo constante de trabalhadores, veículos e equipamentos, como guindastes, empilhadeiras e transportadores. Esse ambiente dinâmico e

desordenado aumenta significativamente o risco de acidentes, principalmente relacionados a:

Os trabalhadores portuários frequentemente trabalham em contêineres, navios e outras áreas elevadas, o que aumenta a possibilidade de quedas, bem como, devido ao tráfego intenso de veículos e equipamentos pesados, há uma alta incidência de acidentes envolvendo atropelamentos e, ainda, o manuseio de cargas volumosas e pesadas representa um risco de esmagamento e ferimentos graves.

De acordo com o estudo “Fatal Occupational Injuries in the U.S. Longshoring Industry, 1983–2010” (Mendes, F., e colaboradores, 2015), publicado na American Journal of Industrial Medicine, as taxas de fatalidade no trabalho portuário são significativamente superiores às de outras indústrias. Por exemplo, nos Estados Unidos, a taxa de fatalidade no setor de "Longshoring" (operações portuárias e de estiva) era de 15,9 por 100 mil trabalhadores, enquanto a taxa para todas as indústrias era de 3,4 por 100 mil trabalhadores.

Os trabalhadores portuários são frequentemente expostos a condições climáticas adversas, como chuvas intensas, ventos fortes, calor extremo ou frio intenso, que podem comprometer a segurança e a saúde. Essas condições aumentam o risco de acidentes, como quedas em superfícies escorregadias, além de causar desconforto térmico,

CD256378373300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256378373300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:46:10.920 - CTRAB
EMC 102/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.102/2025

desidratação, fadiga e doenças ocupacionais relacionadas à exposição prolongada a ambientes hostis.

Segundo o estudo "Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo en los Puertos de América Latina y el Caribe" realizado pela Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a exposição a fatores climáticos extremos é uma das preocupações recorrentes para a saúde e segurança dos trabalhadores portuários, contribuindo para o alto índice de acidentes.

A manipulação e movimentação de cargas diversas nos portos muitas vezes incluem materiais perigosos, como produtos químicos tóxicos, inflamáveis, corrosivos ou contaminantes biológicos. A exposição acidental a essas substâncias pode resultar em intoxicações agudas, queimaduras químicas, alergias e até doenças crônicas.

A presença de contêineres que transportam cargas perigosas e substâncias tóxicas, aliada à necessidade de manuseio cuidadoso desses materiais, aumenta os riscos de acidentes e exposições prejudiciais à saúde dos trabalhadores. Um estudo publicado pelo Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) da Espanha aponta que a exposição a produtos químicos e agentes biológicos nos portos é um fator significativo para doenças respiratórias, dermatológicas e sistêmicas.

O trabalho portuário exige um ritmo intenso de atividades, com jornadas longas e, em regra, o trabalho em turnos para atender às demandas do transporte marítimo. O trabalho noturno e a falta de pausas adequadas para descanso podem contribuir para o aumento da fadiga dos trabalhadores, reduzindo a atenção e aumentando a probabilidade de acidentes.

A International Labour Organization (ILO) aponta que a fadiga relacionada a turnos longos e trabalho noturno é um fator crítico que afeta a segurança e a saúde ocupacional dos trabalhadores portuários, com impacto direto na taxa de acidentes e lesões no ambiente de trabalho.

De acordo com relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA), a implementação efetiva de práticas de segurança e a formação contínua dos trabalhadores são fatores essenciais para reduzir o risco de acidentes e melhorar a saúde ocupacional no setor portuário, mas, enquanto esse cenário não encontrar uma efetiva mudança, há justificativa técnica e jurídica para que os trabalhadores recebem um adicional que compense as condições de trabalho às quais estão expostos.

E a demonstrar que não se trata de riscos potenciais, mas efetivos, trazemos alguns dados estatísticos que reforçam a justificativa da presente emenda:

No Brasil, segundo informações da Fundacentro, o setor portuário é um dos que apresentam maior índice de acidentes graves e fatais, representando uma parcela significativa das estatísticas de acidentes de trabalho no país.

CD256378373300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256378373300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:46:10.920 - CTRAB
EMC 102/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.102/2025

A CEPAL relata que, em portos da América Latina, as taxas de acidentes fatais por 100 mil trabalhadores podem ser de 6 a 10 vezes maiores que a média de outros setores de transporte.

Dessa forma, a presente emenda atende aos princípios constitucionais de valorização do trabalho e de proteção à saúde e à segurança dos trabalhadores, sem prejudicar o funcionamento das operações portuárias, promovendo justiça social e assegurando a dignidade no trabalho portuário.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD256378373300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256378373300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:48:31.613 - CTRAB
EMC 103/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.103/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Suprimir o *caput* do artigo 102 do Projeto de Lei 733/2025.

~~"Art. 102. É dispensável a intervenção de trabalhadores portuários nas~~

~~operações:~~

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário, em emenda a ser inserida no Capítulo VI deste PL, e não ao trabalhador. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD254962613000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254962613000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:51:20.763 - CTRAB
EMC 104/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.104/2025

EMENDA MODIFICATIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao artigo 110 do Projeto de Lei 733/2025

"Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários devem constituir um órgão de gestão de mão de mão de obra – OGMO destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e no regime de trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o registro do trabalhador portuário;

III – selecionar, treinar e habilitar o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro do trabalhador avulso;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas necessárias ao atendimento do trabalho portuário sob o regime de avulso e vínculo de emprego a prazo indeterminado, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII – Ceder trabalhador portuário avulso para vínculo de emprego a prazo indeterminado; e

VIII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1º. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições em contrário pactuada em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

§ 2º. Caso celebrado acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;"

JUSTIFICATIVA

CD252541480700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252541480700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:51:20.763 - CTRAB
EMC 104/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.104/2025

O OGMO- Órgão Gestor da Mão de Obra do Trabalho Portuário deve ser o único para fornecer a mão de obra avulsa em cada porto, tendo a responsabilidade de realizar administração e fornecimento dessa mão de obra do trabalho, podendo ceder trabalhador para vínculo de emprego a prazo indeterminado.

A permissão para criação de empresas prestadoras de trabalho avulso para concorrer com o OGMO, simplesmente contribuiu para um desarranjo geral do sistema, com violação a Convenção 137 da OIT.

Sem um órgão responsável de controlar o número de trabalhadores avulsos necessários ao atendimento da demanda de cada porto, haverá a precarização da mão de obra, além de um aumento indiscriminado de trabalhadores de forma que não será assegurada a obtenção e ganho.

Por outro lado, o projeto não assegura a garantia de renda. Se permite um aumento indiscriminado de trabalhadores com a consequente redução de oportunidades de trabalho, deve, em contrapartida assegura a garantia de renda.

Ao defender o modelo de centralização no fornecimento da mão de obra a único órgão é possível o efetivo controle e regulação dos quantitativos, como acontece com a atual legislação.

Por essas razões, a formação do OGMO não pode ser facultativa, mas, deve ser obrigatória, ao mesmo tempo que deve ser rejeitado o modelo de fornecimento de mão de obra avulsa por empresas prestadoras de serviços. Esse modelo que tem por espelho o que acontece em Portugal, tem se mostrado ineficaz e desastroso.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra

portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD252541480700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252541480700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:53:39.617 - CTRAB
EMC 105/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.105/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embaracações.

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

I – capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

III- conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, convés, plataformas e em outros locais da embarcação.

"§ único O trabalho portuário estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embarcações é considerado categoria profissional diferenciada."

CD257113592200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257113592200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:53:39.617 - CTRAB
EMC 105/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.105/2025

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje).

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos).

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas

CD257113592200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257113592200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:53:39.617 - CTRAB
EMC 105/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.105/2025

antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no “costado” das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

CD257113592200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257113592200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:53:39.617 - CTRAB
EMC 105/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.105/2025

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada para manter a atividade centenária de conferência de carga.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD257113592200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257113592200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:56:37.720 - CTRAB
EMC 106/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.106/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

“Art. 105. Em negociação coletiva de trabalho serão definidos a composição do quantitativo das equipes, a remuneração, os benefícios e as demais condições do trabalho, tanto na modalidade avulsa como a vínculo empregatício a prazo indeterminado, observando ao princípio da consensualidade previsto no Art. 108 deste Projeto de Lei”.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda incentiva a negociação coletiva e a observância dos princípios constantes no artigo 108 no sentido de que as relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos diversos princípios elencados nesse dispositivo.

O princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos também deve ser respeitado.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

CD252581743900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252581743900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 15:56:37.720 - CTRAB
EMC 106/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.106/2025

Por outro lado, a negociação coletiva deve ser incentivada, pois somente através do diálogo se estabelecem as relações harmoniosas do capital e do trabalho.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD252581743900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252581743900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:07:53.003 - CTRAB
EMC 107/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.107/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Exclua-se o Capítulo III, do Projeto Lei 733/2025.

JUSTIFICATIVA

O projeto autoriza que que empresas possam fornecer a mão de obra para o trabalho portuário, em concorrência com o OGMO.

Copia o modelo português que permite que empresas concorram com o OGMO que tem sido alvo de críticas de diferentes setores.

O OGMO tem a função de gerir a mão-de-obra portuária, atuando como um intermediário entre trabalhadores e operadores portuários. O modelo foi estabelecido para garantir que os trabalhadores portuários tenham acesso a contratos e direitos regulados, enquanto oferece aos operadores uma mão-de-obra qualificada e estável para a movimentação de cargas.

O modelo português que abriu o mercado para que empresas privadas concorresse com o OGMO tem demonstrado que essa medida enfraquece as condições dos trabalhadores e precarizar a mão-de-obra.

A substituição do OGMO por empresas privadas pode levar a contratos temporários ou menos seguros, já que as empresas podem priorizar a redução de custos, afetando diretamente a estabilidade dos trabalhadores portuários.

O projeto não assegura a manutenção de benefícios historicamente conquistados, como melhores condições de trabalho, seguros e garantias mínimas que o OGMO, como entidade reguladora, proporcionava.

Há justo receio com a redução dos padrões de segurança. A experiência acumulada e o controle do OGMO sobre a formação de trabalhadores são vista como uma garantia de práticas de segurança rigorosas. A introdução de concorrentes com menos foco na formação pode aumentar os riscos operacionais nos portos. Aliás, existem estudos no sentido que no modelo pretendido pelo projeto e praticado em Portugal, houve um aumento das doenças ocupacionais dos trabalhadores portuários, resultante da precarização de condições de trabalho.

Por fim, não se admite que a prestação do trabalho avulso seja efetuada por empresas, esvaziando as funções e atribuições dos OGMOs.

CD255672261500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255672261500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

O trabalho portuário deve ser administrado e fornecido exclusivamente pelo

OGMO.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:07:53.003 - CTRAB
EMC 107/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.107/2025

CD255672261500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255672261500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:12:23.237 - CTRAB
EMC 108/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.108/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 3° do art. 115, do Projeto Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos da categoria de origem e, em seguida, os multifuncionais."

JUSTIFICATIVA

A escala do trabalhador portuário avulso deve iniciar sempre pelos trabalhadores da atividade portuária de origem, ou seja, daquela de seu ingresso para o sistema.

A adoção de critério diverso pode resultar em prejuízo aos trabalhadores que possuem habilitação para a atividade mais qualificada.

Um trabalhador que está habilitado para operação de equipamento, como atividade de origem e não está habilitado e/ou não tem condições físicas de trabalho braçal, não pode sair na escala em posição posterior a de outro trabalhador que tem habilitação para o trabalho braçal e de operação de máquinas. O primeiro trabalhador estaria preterido na escala.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD258603367500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258603367500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:15:47.390 - CTRAB
EMC 109/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.109/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICATIVA

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)

No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez, deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores. Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados, pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via OGMO - tanto nas condições de avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido – e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí, qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada "prioridade" prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios

CD256784308400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256784308400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:15:47.390 - CTRAB
EMC 109/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.109/2025

universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente, previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal. Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que estabelece item 8 de seu Artigo 19:

Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação. Grifa-se

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

Enfim: a *exclusividade* é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO, bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem que passar pelo diálogo e negociação e a simples exclusão da “exclusividade” como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a

CD256784308400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256784308400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação as empresas dentro do porto público.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:15:47.390 - CTRAB
EMC 109/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.109/2025

CD256784308400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256784308400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:18:18.613 - CTRAB
EMC 110/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.110/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Exclua-se o parágrafo único do artigo 99, do Projeto de Lei 733/2025:

JUSTIFICATIVA

O parágrafo único do artigo 99 do projeto enumera atividades que entende não constituir o trabalho portuário, excluindo diversas atividades que hoje são consideradas atividades específicas dos portuários.

O transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, sempre foi considerado trabalho portuário de capatazia. A sua exclusão diminui o campo de trabalho dos trabalhadores portuários.

Está sendo excluída das tarefas do trabalhador portuário atividade que sempre desenvolveu e sempre foi considerado o que de imediato traz consequências na oportunidade de trabalho, sem qualquer tipo de reparação, embora a movimentação interna represente substancial postos de trabalho.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore que hoje são desenvolvidas por trabalhadores portuários estivadores e na região norte é onde ocorre a maior empregabilidade.

A retirada desse tipo de trabalho afeta diretamente as oportunidades de trabalho dos estivadores, também sem que o projeto regule qualquer compensação.

Por outro lado, os trabalhadores empregados da autoridade portuária, mesmo aqueles que não se ativam diretamente na movimentação de carga, são reconhecidos como portuários, tanto assim que os Sindicatos representam esses trabalhadores na qualidade de portuários.

Ademais, a Autoridade Portuária também pode realizar operação portuária, de modo que não há como vedar a condição de trabalhador portuário pela natureza do empregador.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD256822814500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256822814500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:20:42.763 - CTRAB
EMC 111/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.111/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Inclua-se a seguinte redação ao inciso III ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos."

JUSTIFICATIVA

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e

digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

CD258665476200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258665476200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:20:42.763 - CTRAB
EMC 111/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.111/2025

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade

de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no “costado” das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o

CD258665476200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258665476200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:20:42.763 - CTRAB
EMC 111/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.111/2025

trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O trabalho de conferência de carga é necessário as operações portuárias, a exemplo do que ocorre nos principais e mais importantes portos do exterior, sendo atividade que não pode ser excluída daquelas do trabalho portuário, razão pela qual deve ser acolhida a presente emenda para permanecer amparado na legislação portuária.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

CD258665476200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258665476200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:20:42.763 - CTRAB
EMC 111/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.111/2025

CD258665476200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258665476200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:27:34.393 - CTRAB
EMC 112/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.112/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 126

"Art. 126.

.....
.....

§ 2º A *contratação por prazo indeterminado de trabalhadores portuários far-se-á entre os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO e, excepcionalmente, após celebração de negociação coletiva, entre os trabalhadores portuários cadastrados no OGMO.*

§ 3º Comprovada a ausência de interesse dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, poderá haver contratação de trabalhadores externos ao sistema OGMO, sendo obrigatório:
I – negociação coletiva prévia;
II – treinamento prévio pelo OGMO; e
III – intermediação pelo OGMO.
IV
§ 4º A negociação coletiva deverá prever condições de trabalho e benefícios social, além da garantia de renda (conforme Convenção 137 da OIT) aos trabalhadores portuários avulsos que dependem exclusivamente do trabalho portuários e que permanecerem com rodiziários dno OGMO.

§ 5º As contratações referidas nos §§ 2º e 3º deste artigo observarão a média salarial da categoria."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda propõe alteração da redação do anteprojeto para constar a redação da ORIENTAÇÃO N. 1 da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONATPA), do Ministério Público do Trabalho (MPT), há anos vigente e que tem muito bem servido para apaziguar os conflitos nas relações de trabalho no porto.

A prioridade nos moldes trazidos pela CONATPA/MPT cumpre sua

CD253935939900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253935939900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:27:34.393 - CTRAB
EMC 112/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.112/2025

função no sentido de trazer os atores sociais para que sejam envolvidos no processo de contratação, observada, assim, uma série de etapas a fim de verificar se há realmente ausência de interessados na contratação a prazo indeterminado dentro dos quadros do
OGMO.

Desta forma, existiria um equilíbrio adequado entre a proteção dos
trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que garante a estabilidade no setor.

A substituição da exclusividade pela prioridade sem indicar os meios de
sua efetivação representaria um significativo retrocesso social, prejudicando os direitos fundamentais dos trabalhadores portuários e criando insegurança jurídica.

A presente emenda tem, portanto, a finalidade de trazer uma maior
estabilidade ao setor e prestigiar a negociação coletiva, ao envolver os trabalhadores na *tomada de decisão* sobre a contratação com vínculo.

Via de regra, o trabalhador mais qualificado para ser contratado a prazo
indeterminado é aquele que está presente no porto e qualificado para as atividades portuárias. Não faz sentido, portanto, buscar trabalhador de fora de porto, um *outsider*, para exercer funções dentro do porto. O mais lógico é que os próprios trabalhadores habilitados e treinados que já trabalham no porto possam ter ao menos a prioridade na aquisição deste emprego, mas o texto legal precisa indicar como esta prioridade será exercida.

Não se olvida que, em alguns casos, os próprios trabalhadores não têm
interesse na vinculação, por isso a presente Emenda traz a possibilidade de contratação de trabalhadores de fora do sistema para resolver situações pontuais.

Importante dizer, também, que a oferta de trabalho deve respeitar a média salarial oferecida na modalidade de trabalho avulso, caso contrário estaria havendo uma inibição lógica de atração dos trabalhadores do sistema.

A proposta de substituição contida no anteprojeto - sem indicar os mesmos pelos quais a prioridade seria exercida - introduziria profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, precarizando as condições de trabalho e desorganizando os sistemas de gestão da mão de obra avulsa.
Portanto, a presente emenda propõe a substituição do § 2º do art. 126 deste Projeto de Lei pela redação acima proposta, de modo a evitar os riscos e

CD253935939900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253935939900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

impactos negativos das alterações, indicando os meios pelas quais vigorará o regime de prioridade na contratação de trabalhadores portuários avulsos para a contratação por prazo indeterminado.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:27:34.393 - CTRAB
EMC 112/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.112/2025

CD253935939900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253935939900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:29:23.820 - CTRAB
EMC 113/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.113/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso II do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário

CD253812471200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253812471200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:29:23.820 - CTRAB
EMC 113/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.113/2025

CD253812471200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253812471200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:31:21.090 - CTRAB
EMC 114/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.114/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta, com a redação abaixo, o inciso XVII ao Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

CD255324469100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255324469100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:31:21.090 - CTRAB
EMC 114/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.114/2025

CD255324469100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255324469100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:33:24.550 - CTRAB
EMC 115/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.115/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do §1º, do Art.101 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"§ 1º Fica instituída a Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, em razão de sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país, buscando:

a) *promover a qualificação técnica, a certificação profissional e o acesso ao processo de educação continuada;*
b) *ser executada pelas instituições de ensino integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica;"*

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposição busca instituir uma Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, considerando sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país. Essa política visa promover a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores, garantindo sua aptidão para o exercício de cargos de chefia e direção, bem como para a operação de máquinas e equipamentos portuários.

Diante do acelerado avanço tecnológico, energético e digital que impacta diretamente as atividades portuárias, é essencial que essa política receba a devida centralidade no âmbito da formação profissional. Para isso, propõe-se a transferência do atual sistema de formação, a cargo da Marinha, para a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação (Art. 1º, Lei nº 11.892/2008). Além disso, os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), arrecadados das atividades empresariais no setor portuário, deverão ser redirecionados para o fortalecimento dessa política, assegurando sua efetividade e alcance.

Com esta emenda, pretende-se criar um ambiente mais inclusivo e capacitado, onde os trabalhadores dos portos públicos e privados tenham acesso a formação e certificação condizentes com as exigências do mercado e do progresso tecnológico, contribuindo para a eficiência das operações portuárias e o fortalecimento do setor como um todo.

CD253141025100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253141025100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:33:24.550 - CTRAB
EMC 115/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.115/2025

CD253141025100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253141025100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:35:38.120 - CTRAB
EMC 116/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.116/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do §3º, do Art.101, caput, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do 3º do Art.101, caput, passa a vigorar com o seguinte teor:

"§3º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário e do trabalho portuário avulso será atestada mediante certificado emitido pelos Institutos Federais e adotado pelo OGMO , que atuarão como instituições acreditadoras e certificadoras das competências profissionais específicas do setor portuário."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente disposição encontra respaldo legal no § 2º[1] do art. 2º da Lei nº 11.892/2008 que atribui aos Institutos Federais o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais no âmbito de sua atuação. Dada a relevância estratégica das atividades desenvolvidas no setor portuário para o desenvolvimento econômico e social do país, torna-se indispensável a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores que atuam nesse segmento, tanto em regime avulso quanto permanente.

Ao designar os Institutos Federais como responsáveis pela emissão dos certificados de qualificação, a norma aproveita a capilaridade, expertise e infraestrutura já consolidadas dessas instituições na formação e certificação profissional, assegurando elevados padrões de qualidade e alinhamento às demandas específicas do setor portuário.

Essa medida visa não apenas promover maior transparência e confiabilidade no processo de certificação, mas também garantir que os trabalhadores

[1] Art. 2º Os Institutos Federais são instituições de educação superior, básica e profissional, pluricurriculares e multicampi, especializados na oferta de educação profissional e tecnológica nas diferentes modalidades de ensino, com base na conjugação de conhecimentos técnicos e tecnológicos com as suas práticas pedagógicas, nos termos desta Lei.
[...]
§ 2º No âmbito de sua atuação, os Institutos Federais exercerão o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais.

CD251233592200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251233592200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

portuários estejam devidamente capacitados para atender às exigências tecnológicas e operacionais do transporte aquaviário, fortalecendo assim a eficiência e competitividade dos portos brasileiros.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:35:38.120 - CTRAB
EMC 116/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.116/2025

CD251233592200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251233592200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:37:20.580 - CTRAB
EMC 117/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.117/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do §2º, do Art.101, caput, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do §2º do Art.101, caput, passa a vigorar com o seguinte teor:

§ 2º A educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores nos portos, será discutida e pactuada no âmbito do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos, constituído localmente, regionalmente ou no âmbito de cada complexo portuário, a ser composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil, conforme regulamento.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A criação do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos visa assegurar um espaço institucional de diálogo e construção coletiva entre o governo e a sociedade civil, promovendo a articulação necessária para atender às demandas específicas do setor portuário. A composição paritária do Fórum reforça o princípio democrático e participativo, permitindo que tanto o poder público quanto os trabalhadores e demais stakeholders do setor colaborem na definição de políticas, qualificações e certificações adequadas.

Ao estabelecer que a educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores portuários, sejam discutidas e pactuadas nesse âmbito, o parágrafo busca alinhar as formações às necessidades regionais e locais, promovendo eficiência, inclusão e adequação às exigências do setor. Além disso, a diversidade na abrangência — local, regional ou por complexo portuário — garante flexibilidade e eficiência no atendimento às particularidades de cada realidade operacional.

Essa medida é essencial para fortalecer o setor portuário, que desempenha papel estratégico no desenvolvimento econômico e social do país, oferecendo formação profissional qualificada e adaptada às constantes mudanças tecnológicas e operacionais.

CD250189685100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250189685100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:37:20.580 - CTRAB
EMC 117/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.117/2025

CD250189685100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250189685100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:39:03.007 - CTRAB
EMC 118/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.118/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta inciso XII, com redação abaixo,I ao Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

J U S T I F I C A Ç Ã O

inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de

CD258327061400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258327061400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:39:03.007 - CTRAB
EMC 118/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.118/2025

CD258327061400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258327061400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:41:50.373 - CTRAB
EMC 119/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.119/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §4º, do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do §4º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º Para os fins desta lei, considera-se multifuncionalidade a aptidão do trabalhador portuário, após processo de capacitação e certificação, para exercer múltiplas funções no âmbito das atividades portuárias, incluindo aquelas distintas de sua função de origem.

JUSTIFICATIVA

A inclusão do § 4º na presente lei, definindo multifuncionalidade como a aptidão do trabalhador portuário para exercer múltiplas funções após processo de capacitação e certificação, é essencial para modernizar e aprimorar as práticas no setor portuário. A justificativa para essa redação é sustentada pelos seguintes pontos:

Reconhecimento da Versatilidade Profissional
Essa definição valoriza e regulamenta a possibilidade de o trabalhador portuário, após treinamento adequado, desempenhar funções variadas, permitindo maior eficiência e adaptabilidade às demandas operacionais dos portos;

Garantia de Qualificação e Segurança
Ao vincular a multifuncionalidade à capacitação e certificação, o dispositivo assegura que os trabalhadores estejam devidamente preparados para exercer funções diferentes com competência e segurança, reduzindo riscos operacionais;

Promoção da Competitividade Portuária
A multifuncionalidade fortalece a produtividade no setor portuário ao permitir que os trabalhadores sejam alocados conforme as necessidades específicas das operações, adaptando-se a exigências diversas e promovendo maior agilidade nos processos;

Sustentação Legal de Práticas Modernas

CD254506567900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254506567900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:41:50.373 - CTRAB
EMC 119/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.119/2025

O conceito de multifuncionalidade reflete uma realidade já vivenciada em muitos portos, que buscam otimizar recursos humanos e tecnológicos. Formalizar essa prática na legislação proporciona maior segurança jurídica e padronização das atividades;

Melhoria da Gestão de Recursos Humanos
A multifuncionalidade reduz custos operacionais e melhora a alocação de mão de obra, tornando possível um aproveitamento mais inteligente e eficiente dos profissionais disponíveis.

A redação proposta reforça a importância de capacitar e certificar os trabalhadores portuários, promovendo uma abordagem responsável e moderna que beneficia tanto os trabalhadores quanto as empresas e operadores envolvidos.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD254506567900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254506567900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:43:38.207 - CTRAB
EMC 120/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.120/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Art.105 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.105, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.105 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos ou equipes, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho portuário na forma de avulso ou a vínculo empregatício a prazo indeterminado, serão objeto de negociação coletiva do trabalho entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico dos operadores portuários, nos portos públicos ou privados, mediante Convenção ou Acordo Coletivo do Trabalho.

JUSTIFICATIVA

A proposta de redação para o artigo 105, que estabelece a negociação coletiva como meio para definir a remuneração, funções, composição dos ternos ou equipes, multifuncionalidade e demais condições do trabalho portuário, representa um avanço fundamental na construção de relações laborais mais democráticas e equilibradas. Essa redação substitui o texto original, que concentra poderes exclusivamente no tomador de serviços, corrigindo uma injustiça que compromete direitos fundamentais dos trabalhadores. A justificativa para a nova redação pode ser apresentada nos seguintes termos:

a) Respeito ao Direito Fundamental à Negociação Coletiva

O artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal consagra o direito à negociação coletiva como um dos pilares da democracia nas relações de trabalho. Ele assegura que trabalhadores e empregadores possam discutir, em pé de igualdade, as condições que regem o ambiente laboral. A redação original do artigo 105, ao atribuir unilateralmente decisões ao tomador de serviços, afronta esse direito fundamental e ignora o princípio da igualdade de poder nas deliberações;

b) Equilíbrio e Participação Democrática

A inclusão das entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico no processo de negociação assegura um modelo participativo, no qual as condições laborais refletem os interesses das partes envolvidas. Esse equilíbrio é essencial para evitar imposições arbitrárias e promover a justiça social no setor portuário;

CD250964272200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250964272200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:43:38.207 - CTRAB
EMC 120/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.120/2025

c) Fortalecimento da Representação Sindical

A negociação coletiva valoriza e fortalece o papel dos sindicatos, que representam os trabalhadores e buscam assegurar condições dignas e justas de trabalho. Ao promover o diálogo entre trabalhadores e operadores portuários, a nova redação do artigo 105 garante que os sindicatos desempenhem sua função de proteção e mediação de interesses;

d) Prevenção de Conflitos e Estabilidade no Setor

O estabelecimento de condições laborais através de convenções ou acordos coletivos reduz consideravelmente o risco de conflitos trabalhistas. A redação proposta cria um ambiente mais estável, no qual decisões são tomadas coletivamente, evitando paralisações ou impasses que poderiam prejudicar a produtividade e eficiência do setor;

e) Alinhamento com Práticas Modernas e Internacionais

A negociação coletiva está em consonância com as boas práticas internacionais, como as defendidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). O modelo proposto para o artigo 105 reforça o compromisso do Brasil com princípios de trabalho decente, que incluem diálogo social e cooperação como bases para relações laborais saudáveis e produtivas;

f) Promoção da Transparência e Confiança

Ao formalizar a negociação coletiva como instrumento para definir condições laborais, a redação proposta favorece um ambiente de maior transparência, no qual as partes têm clareza sobre seus direitos e responsabilidades. Isso fortalece a confiança mútua entre trabalhadores e empregadores.

Dessa forma, a redação sugerida corrige as lacunas do texto original e promove um modelo democrático, participativo e alinhado aos valores constitucionais, garantindo a dignidade dos trabalhadores portuários e a eficiência do setor como um todo, com um modelo que vem desde 1993 (Art.26, Lei nº 8.630/1993) e repetida na revisão legislativa de 2013 (Art.43, Lei nº 12.815/2013), cabendo ao Poder Legislativo se contrapor energicamente a esse enorme retrocesso social do mundo do trabalho.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD250964272200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250964272200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:45:25.633 - CTRAB
EMC 121/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.121/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Art.106 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.106, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra do complexo portuário ao qual está abrangido, nos termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado firmados com sindicatos representantes de categoria profissional diferenciada de portuários."

JUSTIFICATIVA

A redação do artigo 106, que assegura aos portos privados a liberdade na contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, desde que respeitados os termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho e realizada por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra, é essencial para garantir um equilíbrio nas relações laborais e evitar práticas prejudiciais à dignidade e aos direitos dos trabalhadores. A justificativa para este dispositivo tem por fundamentos:

a) Prevenção da Concorrência Desleal Baseada na Precarização do Trabalho

Ao condicionar a contratação de trabalhadores à observância das normas pactuadas em instrumentos coletivos, o artigo promove uma padronização nas relações de trabalho portuário. Isso impede que portos privados utilizem a flexibilização excessiva ou a precarização das condições laborais como estratégia para obter vantagens competitivas. Dessa forma, preserva-se um ambiente de concorrência saudável e justo entre portos.

b) Respeito às Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho

Os instrumentos normativos coletivos são fruto do diálogo entre trabalhadores e empregadores, representando o equilíbrio entre interesses das partes envolvidas. Garantir que as relações de trabalho sejam regidas por esses documentos fortalece o papel da negociação coletiva e assegura condições dignas e adequadas para os profissionais portuários.

c) Valorização do Órgão Gestor de Mão de Obra

O uso do Órgão Gestor de Mão de Obra como intermediário nas contratações reforça sua importância como entidade reguladora e garante maior transparência e organização nos processos de recrutamento e alocação de

CD253181166700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253181166700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:45:25.633 - CTRAB
EMC 121/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.121/2025

mão de obra portuária. Isso beneficia tanto os trabalhadores quanto os empregadores, criando um ambiente mais previsível e confiável.

d) Promoção da Estabilidade nas Relações de Trabalho

Ao estabelecer normas claras e uniformes para a contratação de trabalhadores portuários, o artigo contribui para um ambiente laboral estável, reduzindo conflitos e garantindo o cumprimento das regras pactuadas. Isso beneficia a sustentabilidade das operações portuárias e protege os direitos dos trabalhadores.

e) Alinhamento com Princípios Constitucionais

A proposta está em consonância com os princípios constitucionais de valorização do trabalho e da dignidade da pessoa humana. Além disso, reforça o compromisso com o direito à negociação coletiva, previsto no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, assegurando que trabalhadores e empregadores participem ativamente das decisões sobre as condições laborais.

f) Fomento ao Desenvolvimento Econômico e Social

Relações de trabalho equilibradas e bem regulamentadas não apenas promovem o bem-estar dos trabalhadores, mas também fortalecem a produtividade e a competitividade dos portos privados. Isso contribui para o desenvolvimento econômico e social do país, alinhando os interesses do setor portuário às práticas sustentáveis.

Em síntese, a presente emenda modificativa do texto do artigo 106 traz, ao contrário da redação proposta pelo PL733/2025, avanços significativos ao setor portuário, garantindo um modelo justo de contratação e protegendo tanto os direitos dos trabalhadores quanto a integridade das operações portuárias.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD253181166700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253181166700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:46:10.543 - CTRAB
EMC 122/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.122/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhadorportuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

CD259925890000

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital/CD259925890000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:46:10.543 - CTRAB
EMC 122/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.122/2025

§ 1°. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições contrarias pactuada pelas partes em instrumento coletivo de trabalho;

§ 2°. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços e, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, previstos no instrumento coletivo que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro; II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, bem como, daquele com outra forma de contratação, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

CD259925890000

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital e digite o código 259259258900000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:46:10.543 - CTRAB
EMC 122/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.122/2025

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

CD259925890000

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital e digite o código 259259258900000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:46:10.543 - CTRAB
EMC 122/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.122/2025

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente

em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

CD259925890000

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital e digite o código 259259258900000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:46:10.543 - CTRAB
EMC 122/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.122/2025

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores ou gerentes do OGMO.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, conferência, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

CD259925890000

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital e digite o código 259259258900000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:46:10.543 - CTRAB
EMC 122/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.122/2025

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput , não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

CD259925890000

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital/CD259925890000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:46:10.543 - CTRAB
EMC 122/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.122/2025

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade, a contratação a vínculo empregatício e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT."

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já

CD259925890000

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital e digite o código 259259258900000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:46:10.543 - CTRAB
EMC 122/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.122/2025

estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor.

Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias.

Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalho- cidade).

A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas das quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades

A Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos, assegura a operacionalidade dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a substituição do TíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO proposto no projeto de lei pela redação atual do CAPíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra, como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado JONAS DONIZETTE

CD259925890000

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital e digite o código 259259258900000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:47:47.093 - CTRAB
EMC 123/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.123/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Acrescente-se os artigos 13-A, 13-B, 13-C, 13-D e 13-E ao Título II, Capítulo III para dispor sobre a Guarda Portuária

Art. 13-A. Para os efeitos desta Lei, consideram-se:
I – **Guarda Portuária**: estrutura organizacional da autoridade portuária, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade, observadas as competências das autoridades marítima, aduaneira e de polícia marítima;
II – **Guarda Portuário**: agente público concursado para o cargo específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;
III – **Atividades de Segurança Portuária:** conjunto de ações e procedimentos para preservar a integridade das pessoas, bens e operações portuárias, incluindo prevenção e coibição de infrações penais e administrativas;
IV – **Atividades de vigilância**: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvadas as competências de outros órgãos."

"**Art. 13-B**.*Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:
I – Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;
II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;
III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;
IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;
V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência,

CD255163210200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255163210200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:47:47.093 - CTRAB
EMC 123/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.123/2025

movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no, art. 13-B, § 4º desta Lei;
VI - Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública, sempre que requisitado;
VII - promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;
VIII – participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;
IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e
X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.
§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.
§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.
§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Antaq e demais Autoridades Intervenientes.
*§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo ao cumprimento das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.
“Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.
§ 1º - As atividades de vigilância estão sujeitas à supervisão da guarda portuária de que trata o art. 13-B.
§ 2º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003”.

“Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, sob supervisão, controle e orientação da Diretoria Executiva da Autoridade Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades

CD255163210200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255163210200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:47:47.093 - CTRAB
EMC 123/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.123/2025

marítima, aduaneira, e de polícia marítima e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:
I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;
II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos e entidades integrantes do sistema portuário; e
III – fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.
Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, participação nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP."

"Art. 13-E. Compete à Autoridade Portuária estruturar a Guarda Portuária, responsável por exercer as atividades de segurança portuária e exercer e/ou supervisionar as atividades de vigilância, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima.
§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.
§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.
§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.
§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.
§ 5º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em conformidade com esta Lei, devendo necessariamente conter:

CD255163210200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255163210200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:47:47.093 - CTRAB
EMC 123/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.123/2025

I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;
II - A sua organização, com os vários escalões da sua hierarquia interna;
III - A manutenção de unidade de segurança e inteligência;"

Acrescenta-se o inciso XXXVI ao Art. 13, com a seguinte redação:

"XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, com a finalidade de prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto. "

JUSTIFICATIVA

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o "CORTÉX" e o "INFOSEG", cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

Desenvolve a Guarda Portuária papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa

CD255163210200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255163210200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:47:47.093 - CTRAB
EMC 123/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.123/2025

CD255163210200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255163210200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:48:37.910 - CTRAB
EMC 124/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.124/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

> "Art. 105. Em negociação coletiva de trabalho serão definidos a composição do quantitativo das equipes, a remuneração, os benefícios e as demais condições do trabalho, tanto na modalidade avulsa como a vínculo empregatício a prazo indeterminado, observando ao princípio da consensualidade previsto no Art. 108 deste Projeto de Lei".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda incentiva a negociação coletiva e a observância dos princípios constantes no artigo 108 no sentido de que as relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos diversos princípios elencados nesse dispositivo.

O princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos também deve ser respeitado.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

CD259567204200

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital e insira o código 259567204200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:48:37.910 - CTRAB
EMC 124/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.124/2025

Por outro lado, a negociação coletiva deve ser incentivada, pois somente através do diálogo se estabelecem as relações harmoniosas do capital e do trabalho.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado JONAS DONIZETTE

CD259567204200

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital e digite o código 259567204200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:49:55.397 - CTRAB
EMC 125/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.125/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR inciso VIII do Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o inciso VIII do Art.3º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

JUSTIFICATIVA

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD255634690100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255634690100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:50:40.400 - CTRAB
EMC 126/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.126/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICATIVA

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)

No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez, deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores. Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados, pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via OGMO - tanto nas condições de avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido – e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí, qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

CD255598261800

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital e digite o código CD255598261800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:50:40.400 - CTRAB
EMC 126/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.126/2025

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada "prioridade" prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente, previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal. Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que estabelece item 8 de seu Artigo 19:

Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação. Grifa-se

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

Enfim: a *exclusividade* é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO, bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

CD255598261800

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital/CD255598261800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:50:40.400 - CTRAB
EMC 126/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.126/2025

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem que passar pelo diálogo e negociação e a simples exclusão da "exclusividade" como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação as empresas dentro do porto público.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado JONAS DONIZETTE

CD255598261800

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura-digital e digite o código CD255598261800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jonas Donizette

Apresentação: 22/04/2025 16:51:47.717 - CTRAB
EMC 127/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.127/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUIR Parágrafo Único ao Art.51 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir Parágrafo Único ao Art.51, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

CD250365669800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250365669800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:51:47.717 - CTRAB
EMC 127/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.127/2025

CD250365669800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250365669800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:55:21.477 - CTRAB
EMC 128/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.128/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUR §1º ao Art.124 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir §1º no Art.124, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

"§1º - O processo de certificação profissional, possui características específicas e constitui um conjunto articulado de ações de natureza educativa descrito a seguir:

I - sistematização de conhecimentos e competências profissionais que possibilite a elaboração do processo de certificação profissional, de itinerário formativo e de elevação de escolaridade;

II - desenvolvimento de metodologias que permitam identificar, avaliar e reconhecer conhecimentos e competências profissionais que habilitem para o exercício profissional ou para a conclusão ou prosseguimento de estudos;

III - atendimento às demandas de certificação profissional correspondentes aos cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especialização técnica e superiores de tecnologia;

IV - estímulo à inclusão socioprodutiva e ao aumento das possibilidades de inserção profissional e de permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho; e

V - articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes para ampliação da oferta de certificações profissionais."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda aditiva do parágrafo e seus incisos no Artigo 124 reafirmam o compromisso com um processo de certificação profissional pautado na sistematização, na inclusão e na valorização dos trabalhadores portuários. A certificação desempenha um papel central no reconhecimento de competências e na promoção da continuidade educacional, contribuindo para o fortalecimento

CD250898122700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250898122700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:55:21.477 - CTRAB
EMC 128/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.128/2025

da qualificação profissional e da inserção produtiva. Segue a justificativa para cada inciso:

Inciso I - Sistematização de conhecimentos e competências profissionais: O estabelecimento de um processo que permita a sistematização de conhecimentos e competências profissionais é indispensável para garantir a organização e a consistência na certificação. Esse princípio possibilita a elaboração de itinerários formativos que atendam às demandas específicas dos trabalhadores, promovendo a elevação da escolaridade e a progressão profissional. Essa abordagem favorece uma educação continuada e alinhada às exigências do mundo do trabalho;

Inciso II - Desenvolvimento de metodologias para identificação, avaliação e reconhecimento de competências: A criação de metodologias robustas e inclusivas assegura que os conhecimentos e competências sejam devidamente identificados, avaliados e reconhecidos. Esses processos habilitam os trabalhadores tanto para o exercício profissional quanto para o prosseguimento de estudos, valorizando trajetórias individuais e experiências práticas desenvolvidas nos portos;

Inciso III - Atendimento às demandas de certificação profissional: Ao contemplar os cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especializações técnicas e superiores de tecnologia, o processo de certificação amplia significativamente as opções educacionais e profissionais disponíveis para os trabalhadores portuários. Isso reforça o alinhamento entre a formação oferecida e as necessidades do mercado, promovendo maior empregabilidade;

Inciso IV - Estímulo à inclusão socioprodutiva: O incentivo à inclusão socioprodutiva busca fortalecer as oportunidades de inserção e permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho. A certificação não apenas reconhece formalmente as competências adquiridas, mas também amplia as possibilidades de atuação profissional em condições de trabalho decente, fomentando a cidadania e o desenvolvimento socioeconômico;

Inciso V - Articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes: A promoção de esforços conjuntos entre instituições e atores envolvidos permite o compartilhamento de boas práticas e a capacitação de docentes, garantindo que a oferta de certificação profissional seja ampliada e qualificada. Essa articulação fortalece a base educacional e favorece o aprimoramento contínuo das ações certificadoras.

Esses incisos reforçam a importância de um sistema de certificação estruturado, que prioriza a equidade, a inclusão e o reconhecimento formal das competências dos trabalhadores portuários, contribuindo para sua valorização e inserção ativa no mercado.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri

CD250898122700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250898122700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:55:21.477 - CTRAB
EMC 128/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.128/2025

CD250898122700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250898122700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:57:13.200 - CTRAB
EMC 129/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.129/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o §2º, do Art.110 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do §2º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

[...]

§2º No caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista será de responsabilidade solidária dos portos públicos, privados, operadores e terminais portuários integrantes do complexo portuário, incluindo o pagamento de multa rescisória equivalente a duzentos por cento (200%) sobre os valores apurados para fins rescisórios do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificar o texto do §2º, visa estabelecer que, no caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista – englobando, inclusive, a multa rescisória de 200% sobre os valores apurados para fins rescisórios do FGTS – seja de responsabilidade solidária dos portos públicos e privados, assim como dos operadores e terminais integrantes do complexo portuário, como forma de inibir a banalização do processo de extinção dos OGMOs.

Ademais, esse dispositivo busca preservar o princípio da igualdade de direitos, conforme consagrado no art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que assegura tratamento isonômico entre os trabalhadores com vínculo empregatício permanente e os trabalhadores avulsos, pois os trabalhadores com vínculo empregatício permanente possuem o direito à multa incidente sobre o valor do FGTS para fins rescisórios quando da extinção da empresa na qual tem vínculo empregatício.

Assim, ao atribuir a responsabilidade de forma solidária às diversas entidades beneficiadas pelo sistema de pool, evita-se que o trabalhador sofra a transferência dos ônus decorrentes do eventual encerramento do OGMO, garantindo a proteção do seu direito à rescisão e à manutenção da dignidade no ambiente laboral.

Em síntese, a emenda modificativa do §2º encontra respaldo na necessidade de se administrar de forma eficiente e integrada a mão de obra no setor portuário, ao mesmo tempo em que se preservam os direitos trabalhistas fundamentais. Essa abordagem não só atende às exigências operacionais do

CD252029972600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252029972600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

complexo portuário, como também assegura a efetiva proteção jurídica dos trabalhadores, promovendo a justiça social e a igualdade de tratamento entre todas as modalidades de vínculo no trabalho portuário.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 16:57:13.200 - CTRAB
EMC 129/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.129/2025

CD252029972600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252029972600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:59:07.723 - CTRAB
EMC 130/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.130/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o texto do caput do Art.128 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do caput do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, 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 transferidos às instituições de educação profissional e tecnológica integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e que possuam portos em sua área de influência, conforme plano de trabalho da Entidade Executora (EEX) e no regulamento desta Lei, com a finalidade de oferecer educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades para os trabalhadores nos portos.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificação do texto do Art. 128 visa construir a necessária sinergia, por meio de instrumento legal, entre as atividades portuárias e a oferta de educação profissional e tecnológica a ser ofertada pelos Institutos Federais. Essa medida incentiva os Institutos Federais, especialmente os localizados em cidades portuárias ou em suas proximidades, a implementarem e manterem cursos técnicos e programas de formação inicial e continuada voltados para o setor portuário.

Ao direcionar os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – conforme previsto no Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969 – para as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, a proposta não só complementa os orçamentos da educação, mas também fomenta a criação de grupos de pesquisa e atividades de extensão que dialoguem diretamente com as demandas do setor.

CD250430272200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250430272200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 16:59:07.723 - CTRAB
EMC 130/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.130/2025

Esse dispositivo fortalece o papel dos portos como polos de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, contribuindo para transformar os portos em importantes elos na articulação da atividade econômica portuária. Em cada município onde há um porto público ou instalação de uso privado, já se conta com a infraestrutura de um campus de Instituto Federal, conforme demonstrado no Anexo. Contudo, a sinergia entre o porto e a instituição de ensino ainda não se efetivou plenamente.

A consolidação dessa associação, por meio deste dispositivo, alinharia as práticas operacionais do setor portuário com os modernos processos de formação e qualificação, complementando as diretrizes do então FÓRUM PERMANENTE – estabelecido no art. 33, §4º, da Lei nº 12.815/2013 –, que delega aos órgãos gestores a promoção da formação profissional dos trabalhadores portuários e avulsos, com foco nos avanços tecnológicos e na segurança operacional.

Em suma, o Art. 128 promove um ecossistema inovador e autossustentável para a educação profissional e tecnológica no setor portuário, consolidando o uso dos portos não apenas para o transporte de cargas do comércio exterior, mas também como um importante polo de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, capaz de gerar desenvolvimento socioeconômico de forma regional e nacional.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD250430272200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250430272200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 17:01:18.870 - CTRAB
EMC 131/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.131/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o §1º, do Art.110 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do §1º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

§1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas demais normas pactuadas em Convenção Coletiva que discipline a gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

JUSTIFICATIVA

A previsão de que o OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas normas pactuadas em Convenção Coletiva tem o propósito de garantir que a gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso seja conduzida de forma democrática e participativa. Em um setor marcado por complexas relações laborais e variáveis demandas operacionais, é fundamental que as regras e procedimentos que regem a prestação de serviços sejam elaborados em conjunto com os trabalhadores, assegurando que suas necessidades e direitos sejam amplamente considerados.

Ao estruturar a base normativa do OGMO por meio de um estatuto próprio e de acordos coletivos, promove-se a transparência e a previsibilidade nas relações de trabalho. Essa abordagem fortalece o diálogo social e equilibra os interesses dos diversos agentes envolvidos, permitindo que os trabalhadores, através de seus representantes, contribuam ativamente na formulação das diretrizes. Dessa forma, evita-se a imposição de regras unilateralmente determinadas por gestores e operadores, promovendo a equidade e a justiça no ambiente portuário.

Além disso, a pactuação democrática, prevista na Convenção Coletiva, reforça o princípio fundamental da participação e do respeito às condições laborais equilibradas, elementos essenciais para o aprimoramento das relações de trabalho e a valorização dos profissionais envolvidos. Essa participação colabora para o desenvolvimento de soluções que atendam às especificidades do setor, garantindo que os mecanismos de gestão da mão de obra reflitam, de maneira efetiva, os anseios e as condições reais dos trabalhadores portuários avulsos.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

CD251230830300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251230830300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 17:01:18.870 - CTRAB
EMC 131/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.131/2025

CD251230830300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251230830300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 17:03:22.267 - CTRAB
EMC 132/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.132/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o texto do §2º do Art.127 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do §2º do Art.127, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

JUSTIFICATIVA

A inserção do § 2º justifica-se pela necessidade premente de garantir que os profissionais encarregados das atividades portuárias sejam exclusivamente aqueles que comprovem as exigências formativas e técnicas indispensáveis ao desempenho seguro e eficiente dos serviços prestados.

As funções tipicamente portuárias, conforme listadas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013, exigem, por sua própria natureza especial e pelos riscos inerentes à atividade, que apenas trabalhadores com habilitação técnica específica possam exercê-las. Essa realidade é consolidada pela defesa patronal na Ação Trabalhista - Rito Ordinário 1001040-10.2024.5.02.0444, na qual expôs que seus quadros empregatícios contam com profissionais devidamente habilitados por meio de processo específico de qualificação técnica, enfatizando que tais atividades, imprescindíveis para a segurança e integridade dos processos portuários, não podem ser atribuídas a trabalhadores sem a formação adequada.

Ademais, a decisão na ação declaratória, ao reconhecer que as atividades descritas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013 demandam uma habilitação técnica de nível técnico especializado, reforça a excepcionalidade desses serviços, inclusive, afastando-os da base de cálculo da cota de aprendizagem prevista no art. 429 da CLT.

Essa orientação jurídica confirma a necessidade de se priorizar a contratação de trabalhadores portuários qualificados, assegurando a exclusividade no vínculo empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público, e a prioridade nos processos seletivos nos portos privados.

Portanto, a adequação do texto visa não apenas preservar os altos padrões de qualificação exigidos para a execução das atividades portuárias, mas também resguardar a eficiência operacional dos portos, promovendo um ambiente de trabalho seguro e alinhado às normativas técnicas e legais vigentes.

CD253202180900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253202180900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 17:03:22.267 - CTRAB
EMC 132/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.132/2025

Essa medida representa um avanço na valorização dos profissionais do setor, garantindo que a mão de obra portuária seja composta por trabalhadores cuja expertise técnica seja reconhecida e indispensável à excelência dos serviços prestados.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD253202180900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253202180900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 17:05:14.350 - CTRAB
EMC 133/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.133/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o texto do §1º do Art.128 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do §1º do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§1º Os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, correspondentes aos valores previstos no caput deste artigo serão aplicados integralmente, vedado o contingenciamento, por meio de transferências intra-orçamentárias, para o custeio e a implementação da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, pela instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, em âmbito local e/ou regional, conforme plano de trabalho elaborado pela instituição de ensino e aprovado pelo Comitê Gestor da Política de Educação Profissional e Tecnológica local e/ou regional.

JUSTIFICATIVA

A redação do §1º tem como finalidade assegurar que os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo sejam aplicados de maneira eficiente, transparente e direcionada à execução da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos no âmbito local e/ou regional. Essa medida possibilita que as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica recebam a transferência intra-orçamentárias dos valores constantes do caput para custeio e implementação de ações que atendam às demandas específicas de formação e qualificação dos trabalhadores portuários, de forma efetiva em âmbito local e/ou regional.

Ao vincular a aplicação de recursos à elaboração de plano de trabalho específico pela instituição de ensino, e aprovação pelo Comitê Gestor da Política local e/ou regional, a norma fomenta a integração entre as necessidades regionais e os objetivos nacionais de qualificação profissional. Esse mecanismo garante que as ações de educação profissional e tecnológica estejam alinhadas aos desafios e oportunidades do setor portuário e que o uso dos recursos seja pautado em critérios de planejamento estratégico e *accountability,* promovendo a sinergia entre as políticas de ensino, pesquisa e extensão.

CD254415658200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254415658200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 17:05:14.350 - CTRAB
EMC 133/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.133/2025

Dessa forma, a previsão legal do §1º reforça o compromisso do legislador em incentivar a criação de um ecossistema de educação profissional e tecnológica robusto e interligado, capaz de contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das regiões portuárias, fortalecendo a competitividade e a segurança das operações no setor.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD254415658200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254415658200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 17:07:32.780 - CTRAB
EMC 134/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.134/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva ao §1º, *do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Inclua-se inciso IV, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

JUSTIFICATIVA

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Também se tem informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD251032662500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251032662500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 17:09:30.677 - CTRAB
EMC 135/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.135/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva ao §1º, *do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Inclua-se inciso V, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;"

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD253745644100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253745644100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 17:11:24.230 - CTRAB
EMC 136/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.136/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva onde couber ao PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se Art, XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX É dispensável a intervenção de operadores portuários em 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

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

III - relativas à movimentação de:

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

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

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

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

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário, exceto se essa movimentação for realizada por outra empresa interessada valendo-se de trabalho avuso.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando

CD259842512100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259842512100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 17:11:24.230 - CTRAB
EMC 136/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.136/2025

CD259842512100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259842512100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 17:13:17.313 - CTRAB
EMC 137/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.137/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva onde couber ao PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se Art, XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX. A inscrição no OGMO, do trabalhador portuário avulso, extingue-se, por qualquer uma das seguintes possibilidades:

I. por cancelamento resultante de descumprimento de normas de procedimento, disciplinares e de assiduidade ou por indisponibilização para a escalação ao trabalho avulso por prazo superior a noventa dias, ininterruptos e injustificados, sem qualquer indenização, garantido o direito de defesa;
II. por cancelamento sem justa causa a qualquer momento, mediante notificação de 30 (trinta) dias e pagamento de indenização no valor equivalente a 70% (setenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios;
III. por idade máxima de 70 (setenta) anos, com o pagamento de indenização no valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios; ou
IV. por morte;"

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários avulsos com idade a partir de 60 (sessenta) anos, ou quando completarem essa idade, e com registro válido em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante a indenização prevista no inciso II deste artigo.

JUSTIFICATIVA

A inserção deste Artigo justifica-se pela imperiosa necessidade de assegurar a contínua renovação dos quadros de trabalhadores avulso junto ao OGMO.

Com isto, haverá a possibilidade de se fazer um enxugamento dos quadros para manter no sistema os trabalhadores que efetivamente desejam se dedicar ao trabalho portuário, inclusive se habilitando e se atualizando profissionalmente para essa relevante atividade.

Com a indenização aos TPAs mais idoso também será garantido um afastamento desses trabalhadores com uma garantia financeira para seu sustento e o de sua família.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

CD256512171300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256512171300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Tadeu Veneri
Deputado Federal

Apresentação: 22/04/2025 17:13:17.313 - CTRAB
EMC 137/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.137/2025

CD256512171300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256512171300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 138/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.138/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Inclua-se inciso V, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;"

JUSTIFICAÇÃO

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD251265136500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251265136500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 139/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.139/2025

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modificar o texto do caput do Art.124, que passa a vigorar com a seguinte redação:

> *"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."*

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda modificativa do caput do Art.124, estabelece que a certificação profissional do trabalhador portuário deve ser realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional (Rede Certifica),
vinculada ao Ministério da Educação, com o propósito de formalizar os conhecimentos e competências adquiridos ao longo da trajetória de vida e trabalho nos portos, em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais.

A fundamentação desse artigo encontra respaldo na Portaria nº 902, de 09 de setembro de 2024, que estabelece diretrizes orientadoras baseadas em princípios essenciais para garantir que o processo de certificação seja estruturado, inclusivo e eficaz. Entre esses princípios destacam-se:

a) Cooperação: O trabalho em rede entre instituições de ensino é indispensável para a sistematização, o compartilhamento e a otimização de conhecimentos relacionados ao processo certificador, promovendo maior integração entre os atores envolvidos;
b) Articulação: Ações conjuntas entre políticas públicas de educação profissional, emprego e renda, além de outras áreas correlatas, ampliam as possibilidades de inserção dos trabalhadores certificados em condições de trabalho digno e qualificado;
c) Diversidade: O respeito às especificidades individuais e coletivas dos trabalhadores e das ocupações laborais é essencial, garantindo que as avaliações sejam diagnósticas e formativas, alinhadas às experiências vividas nos portos;

CD253609311200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253609311200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 139/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.139/2025

d) Verticalização: O reconhecimento das competências permite continuidade no itinerário formativo, incentivando a elevação da escolaridade e a progressão profissional dos trabalhadores certificados;

e) Legitimidade e Confiabilidade: A certificação deve ser conduzida com a participação dos atores sociais, assegurando processos transparentes, precisos e idôneos;

f) Reconhecimento e Validade: A certificação, validada nacionalmente, visa à valorização social e legal das competências adquiridas pelos trabalhadores,

CD253609311200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253609311200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 139/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.139/2025

garantindo ampla aceitação entre empregadores, instituições educacionais e órgãos fiscalizadores.

Adicionalmente, para a execução desse processo, torna-se imprescindível que a instituição responsável pela certificação possua expertise comprovada em processos certificadores, garantindo que a avaliação seja rigorosa, eficaz e alinhada aos parâmetros estabelecidos pela legislação.

Assim, o artigo reflete não apenas um compromisso com o desenvolvimento profissional do trabalhador portuário, mas também com a promoção de um sistema de certificação baseado em equidade, valorização e inclusão.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD253609311200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253609311200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 140/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.140/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Incluir §1º no Art.124, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

"§1º - O processo de certificação profissional, possui características específicas e constitui um conjunto articulado de ações de natureza educativa descrito a seguir:

I - sistematização de conhecimentos e competências profissionais que possibilite a elaboração do processo de certificação profissional, de itinerário formativo e de elevação de escolaridade;

II - desenvolvimento de metodologias que permitam identificar, avaliar e reconhecer conhecimentos e competências profissionais que habilitem para o

CD253952099400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253952099400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 140/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.140/2025

exercício profissional ou para a conclusão ou prosseguimento de estudos;

III - atendimento às demandas de certificação profissional correspondentes aos cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especialização técnica e superiores de tecnologia;

IV - estímulo à inclusão socioprodutiva e ao aumento das possibilidades de inserção profissional e de permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho; e

V - articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes para ampliação da oferta de certificações profissionais."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aditiva do parágrafo e seus incisos no Artigo 124 reafirmam o compromisso com um processo de certificação profissional pautado na sistematização, na inclusão e na valorização dos trabalhadores portuários. A certificação desempenha um papel central no reconhecimento de competências e na promoção da continuidade educacional, contribuindo para o fortalecimento da qualificação profissional e da inserção produtiva. Segue a justificativa para cada inciso:

Inciso I - Sistematização de conhecimentos e competências profissionais: O estabelecimento de um processo que permita a sistematização de conhecimentos e competências profissionais é indispensável para garantir a organização e a consistência na certificação. Esse princípio possibilita a elaboração de itinerários

CD253952099400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253952099400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 140/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.140/2025

formativos que atendam às demandas específicas dos trabalhadores, promovendo a

elevação da escolaridade e a progressão profissional. Essa abordagem favorece uma educação continuada e alinhada às exigências do mundo do trabalho;

Inciso II - Desenvolvimento de metodologias para identificação, avaliação e reconhecimento de competências: A criação de metodologias robustas e inclusivas assegura que os conhecimentos e competências sejam devidamente identificados, avaliados e reconhecidos. Esses processos habilitam os trabalhadores tanto para o exercício profissional quanto para o prosseguimento de estudos, valorizando trajetórias individuais e experiências práticas desenvolvidas nos portos;

Inciso III - Atendimento às demandas de certificação profissional: Ao contemplar os cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especializações técnicas e superiores de tecnologia, o processo de certificação amplia significativamente as opções educacionais e profissionais disponíveis para os trabalhadores portuários. Isso reforça o alinhamento entre a formação oferecida e as necessidades do mercado, promovendo maior empregabilidade;

Inciso IV - Estímulo à inclusão socioprodutiva: O incentivo à inclusão socioprodutiva busca fortalecer as oportunidades de inserção e permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho. A certificação não apenas reconhece formalmente as competências adquiridas, mas também amplia as possibilidades de atuação profissional em condições de

CD253952099400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253952099400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 140/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.140/2025

trabalho decente, fomentando a cidadania e o desenvolvimento socioeconômico;

Inciso V - Articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes: A promoção de esforços conjuntos entre instituições e atores envolvidos permite o compartilhamento de boas práticas e a capacitação de docentes, garantindo que a oferta de certificação profissional seja ampliada e qualificada. Essa articulação fortalece a base educacional e favorece o aprimoramento contínuo das ações certificadoras.

Esses incisos reforçam a importância de um sistema de certificação estruturado, que prioriza a equidade, a inclusão e o reconhecimento formal das competências dos trabalhadores portuários, contribuindo para sua valorização e inserção ativa no mercado.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD253952099400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253952099400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 141/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.141/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Inclua-se inciso IV, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

JUSTIFICAÇÃO

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora.

Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas

CD253896699300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253896699300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 141/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.141/2025

com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Também se tem informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD253896699300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253896699300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 142/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.142/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modificar o texto do §2º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:
Art. 110. ...

[...]

§2º No caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista será de responsabilidade solidária dos portos públicos, privados, operadores e terminais portuários integrantes do complexo portuário, incluindo o pagamento de multa rescisória equivalente a duzentos por cento (200%) sobre os valores apurados para fins rescisórios do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de modificar o texto do §2º, visa estabelecer que, no caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista – englobando, inclusive, a multa rescisória de 200% sobre os valores apurados para fins rescisórios do FGTS – seja de responsabilidade solidária dos portos públicos e privados, assim como dos operadores e terminais integrantes do complexo portuário, como forma de inibir a banalização do processo de extinção dos OGMOs.

Ademais, esse dispositivo busca preservar o princípio da igualdade de direitos, conforme consagrado no art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que assegura tratamento isonômico entre os trabalhadores com vínculo

CD252997723400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252997723400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 142/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.142/2025

empregatício permanente e os trabalhadores avulsos, pois os trabalhadores com vínculo empregatício permanente possuem o direito à multa incidente sobre o valor do FGTS para fins rescisórios quando da extinção da empresa na qual tem vínculo empregatício.

Assim, ao atribuir a responsabilidade de forma solidária às diversas entidades beneficiadas pelo sistema de pool, evita-se que o trabalhador sofra a transferência dos ônus decorrentes do eventual encerramento do OGMO, garantindo a proteção do seu direito à rescisão e à manutenção da dignidade no ambiente laboral.

Em síntese, a emenda modificativa do §2º encontra respaldo na necessidade de se administrar de forma eficiente e integrada a mão de obra no setor portuário, ao mesmo tempo em que se preservam os direitos trabalhistas fundamentais. Essa abordagem não só atende às exigências operacionais do complexo portuário, como também assegura a efetiva proteção jurídica dos trabalhadores, promovendo a justiça social e a igualdade de tratamento entre todas as modalidades de vínculo no trabalho portuário.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD252997723400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252997723400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 143/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.143/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modificar o texto do §1º do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§1º Os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, correspondentes aos valores previstos no caput deste artigo serão aplicados integralmente, vedado o contingenciamento, por meio de transferências intra-orçamentárias, para o custeio e a implementação da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, pela instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, em âmbito local e/ou regional, conforme plano de trabalho elaborado pela instituição de ensino e aprovado pelo Comitê Gestor da Política de Educação Profissional e Tecnológica local e/ ou regional.

JUSTIFICAÇÃO

A redação do §1º tem como finalidade assegurar que os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo sejam aplicados de maneira eficiente, transparente e direcionada à execução da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos no âmbito local e/ou regional. Essa medida possibilita que as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica recebam a transferência intra- orçamentárias dos valores

CD254127757200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254127757200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 143/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.143/2025

constantes do caput para custeio e implementação de ações que atendam às demandas específicas de formação e qualificação dos trabalhadores portuários, de forma efetiva em âmbito local e/ou regional.

Ao vincular a aplicação de recursos à elaboração de plano de trabalho específico pela instituição de ensino, e aprovação pelo Comitê Gestor da Política local e/ou regional, a norma fomenta a integração entre as necessidades regionais e os objetivos nacionais de qualificação profissional. Esse mecanismo garante que as ações de educação profissional e tecnológica estejam alinhadas aos desafios e oportunidades do setor portuário e que o uso dos recursos seja pautado em critérios de planejamento estratégico e accountability, promovendo a sinergia entre as políticas de ensino, pesquisa e extensão.

Dessa forma, a previsão legal do §1º reforça o compromisso do legislador em incentivar a criação de um ecossistema de educação profissional e tecnológica robusto e interligado, capaz de contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das regiões portuárias, fortalecendo a competitividade e a segurança das operações no setor.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD254127757200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254127757200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 144/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.144/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modificar o texto do §1º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

§1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas demais normas pactuadas em Convenção Coletiva que discipline a gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

JUSTIFICAÇÃO

A previsão de que o OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas normas pactuadas em Convenção Coletiva tem o propósito de garantir que a gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso seja conduzida de forma democrática e participativa. Em um setor marcado por complexas relações laborais e variáveis demandas operacionais, é fundamental que as regras e procedimentos que regem a prestação de serviços sejam elaborados em conjunto com os trabalhadores, assegurando que suas necessidades e direitos sejam amplamente considerados.

Ao estruturar a base normativa do OGMO por meio de um estatuto próprio e de acordos coletivos, promove-se a transparência e a previsibilidade nas relações de trabalho. Essa abordagem fortalece o diálogo

CD254135420100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254135420100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 144/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.144/2025

social e equilibra os interesses dos diversos agentes envolvidos, permitindo que os trabalhadores, através de seus representantes, contribuam ativamente na formulação das diretrizes. Dessa forma, evita-se a imposição de regras unilateralmente determinadas por gestores e operadores, promovendo a equidade e a justiça no ambiente portuário.

Além disso, a pactuação democrática, prevista na Convenção Coletiva, reforça o princípio fundamental da participação e do respeito às condições laborais equilibradas, elementos essenciais para o aprimoramento das relações de trabalho e a valorização dos profissionais envolvidos. Essa participação colabora para o desenvolvimento de soluções que atendam às especificidades do setor, garantindo que os mecanismos de gestão da mão de obra reflitam, de maneira efetiva, os anseios e as condições reais dos trabalhadores portuários avulsos.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD254135420100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254135420100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 145/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.145/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modificar o texto do §2º do Art.127, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

JUSTIFICAÇÃO

A inserção do § 2º justifica-se pela necessidade premente de garantir que os profissionais encarregados das atividades portuárias sejam exclusivamente aqueles que comprovem as exigências formativas e técnicas indispensáveis ao desempenho seguro e eficiente dos serviços prestados.

As funções tipicamente portuárias, conforme listadas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013, exigem, por sua própria natureza especial e pelos riscos inerentes à atividade, que apenas trabalhadores com habilitação técnica específica possam exercê-las. Essa realidade é consolidada pela defesa patronal na Ação Trabalhista - Rito Ordinário 1001040- 10.2024.5.02.0444, na qual expôs que seus quadros empregatícios contam com profissionais devidamente habilitados por meio de processo específico de qualificação técnica, enfatizando que tais atividades, imprescindíveis para a segurança e integridade dos processos portuários, não podem ser atribuídas a trabalhadores sem a formação adequada.

CD250062476600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250062476600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 145/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.145/2025

Ademais, a decisão na ação declaratória, ao reconhecer que as atividades descritas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013 demandam uma habilitação técnica de nível técnico especializado, reforça a excepcionalidade desses serviços, inclusive, afastando-os da base de cálculo da cota de aprendizagem prevista no art. 429 da CLT.

Essa orientação jurídica confirma a necessidade de se priorizar a contratação de trabalhadores portuários qualificados, assegurando a exclusividade no vínculo empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público, e a prioridade nos processos seletivos nos portos privados.

Portanto, a adequação do texto visa não apenas preservar os altos padrões de qualificação exigidos para a execução das atividades portuárias, mas também resguardar a eficiência operacional dos portos, promovendo um ambiente de trabalho seguro e alinhado às normativas técnicas e legais vigentes.

Essa medida representa um avanço na valorização dos profissionais do setor, garantindo que a mão de obra portuária seja composta por trabalhadores cuja expertise técnica seja reconhecida e indispensável à excelência dos serviços prestados.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD250062476600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250062476600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 146/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.146/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modificar o texto do caput do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, 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 transferidos às instituições de educação profissional e tecnológica integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e que possuam portos em sua área de influência, conforme plano de trabalho da Entidade Executora (EEX) e no regulamento desta Lei, com a finalidade de oferecer educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades para os trabalhadores nos portos.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de modificação do texto do Art. 128 visa construir a necessária sinergia, por meio de instrumento legal, entre as atividades portuárias e a oferta de educação profissional e tecnológica a ser ofertada pelos Institutos Federais. Essa medida incentiva os Institutos Federais, especialmente os localizados em cidades portuárias ou em suas proximidades,

CD259062183800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259062183800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 146/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.146/2025

a implementarem e manterem cursos técnicos e programas de formação inicial e continuada voltados para o setor portuário.

Ao direcionar os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – conforme previsto no Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969 – para as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, a proposta não só complementa os orçamentos da educação, mas também fomenta a criação de grupos de pesquisa e atividades de extensão que dialoguem diretamente com as demandas do setor.

Esse dispositivo fortalece o papel dos portos como polos de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, contribuindo para transformar os portos em importantes elos na articulação da atividade econômica portuária. Em cada município onde há um porto público ou instalação de uso privado, já se conta com a infraestrutura de um campus de Instituto Federal, conforme demonstrado no Anexo. Contudo, a sinergia entre o porto e a instituição de ensino ainda não se efetivou plenamente.

A consolidação dessa associação, por meio deste dispositivo, alinharia as práticas operacionais do setor portuário com os modernos processos de formação e qualificação, complementando as diretrizes do então FÓRUM PERMANENTE – estabelecido no art. 33, §4º, da Lei nº 12.815/2013 –, que delega aos órgãos gestores a promoção da formação profissional dos trabalhadores portuários e avulsos, com foco nos avanços tecnológicos e na segurança operacional.

Em suma, o Art. 128 promove um ecossistema inovador e autossustentável para a educação profissional e tecnológica no setor portuário, consolidando o uso dos portos não apenas para o transporte de cargas do comércio exterior, mas também como um importante polo de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, capaz de gerar desenvolvimento socioeconômico de forma regional e nacional.

CD259062183800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259062183800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 146/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.146/2025

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD259062183800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259062183800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 147/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.147/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Incluir Parágrafo Único ao Art.51, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[...]

“Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais.”

JUSTIFICAÇÃO

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e

CD250968191000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250968191000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:45:13.003 - CTRAB
EMC 147/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.147/2025

contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD250968191000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250968191000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 148/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.148/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Emenda MODIFICATIVA do texto do §2º do Art.101, caput, passa a vigorar com o seguinte teor:

§ 2º A educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores nos portos, será discutida e pactuada no âmbito do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos, constituído localmente, regionalmente ou no âmbito de cada complexo portuário, a ser composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil, conforme regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

A criação do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos visa assegurar um espaço institucional de diálogo e construção coletiva entre o governo e a sociedade civil, promovendo a articulação necessária para atender às demandas específicas do setor portuário. A composição paritária do Fórum reforça o princípio democrático e participativo, permitindo que tanto o poder público quanto os trabalhadores e demais stakeholders do setor colaborem na definição de políticas, qualificações e certificações adequadas.

Ao estabelecer que a educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores portuários, sejam discutidas e pactuadas nesse âmbito, o parágrafo busca alinhar as formações às necessidades regionais e locais, promovendo eficiência, inclusão e adequação às exigências do setor. Além disso, a diversidade na abrangência — local, regional ou por complexo portuário — garante flexibilidade e eficiência no atendimento às particularidades de cada realidade operacional.

Essa medida é essencial para fortalecer o setor portuário, que

CD256724857200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256724857200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 148/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.148/2025

desempenha papel estratégico no desenvolvimento econômico e social do país, oferecendo formação profissional qualificada e adaptada às constantes mudanças tecnológicas e operacionais.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD256724857200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256724857200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 149/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.149/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Acrescenta inciso XII, com redação abaixo,I ao Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

JUSTIFICAÇÃO

Inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

CD258519466700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258519466700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 149/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.149/2025

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD258519466700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258519466700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 150/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.150/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Acrescente-se os artigos 13-A, 13-B, 13-C, 13-D e 13-E ao Título II, Capítulo III para dispor sobre a Guarda Portuária

Art. 13-A. Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – Guarda Portuária: estrutura organizacional da autoridade portuária, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade, observadas as competências das autoridades marítima, aduaneira e de polícia marítima;

II – Guarda Portuário: agente público concursado para o cargo específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III – Atividades de Segurança Portuária: conjunto de ações e procedimentos para preservar a integridade das pessoas, bens e operações portuárias, incluindo prevenção e coibição de infrações penais e administrativas;

IV – Atividades de vigilância: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvadas as competências de outros órgãos.”

“Art. 13-B.*Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

CD251598463200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251598463200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 150/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.150/2025

I – Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no, art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI - Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública, sempre que requisitado;

VII - promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

CD251598463200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251598463200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 150/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.150/2025

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Antaq e demais Autoridades Intervenientes.

*§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo ao cumprimento das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

“Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

CD251598463200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251598463200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 150/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.150/2025

§ 1º - As atividades de vigilância estão sujeitas à supervisão da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003".

"Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, sob supervisão, controle e orientação da Diretoria Executiva da Autoridade Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos e entidades integrantes do sistema portuário; e

III – fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, participação nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou

CD251598463200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251598463200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 150/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.150/2025

ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP."

"Art. 13-E. Compete à Autoridade Portuária estruturar a Guarda Portuária, responsável por exercer as atividades de segurança portuária e exercer e/ou supervisionar as atividades de vigilância, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima.

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em conformidade com esta Lei,

CD251598463200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251598463200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 150/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.150/2025

devendo necessariamente conter: I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, com os vários escalões da sua hierarquia interna;

III - A manutenção de unidade de segurança e inteligência;"

Acrescenta-se o inciso XXXVI ao Art. 13, com a seguinte redação:

"XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, com a finalidade de prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto. "

JUSTIFICAÇÃO

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal,

CD251598463200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251598463200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 150/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.150/2025

interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o “CORTÉX” e o “INFOSEG”, cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

Desenvolve a Guarda Portuária papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

CD251598463200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251598463200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 150/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.150/2025

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD251598463200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251598463200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 151/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.151/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modificar a redação do inciso III, §1º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"III - Conferência de carga e descarga: atividade de identificação, registro, contagem e inspeção de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino e verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferencia do manifesto e demais serviços correlatos, na forma manual ou utilizando sistemas informatizados, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, seja no seu costado, ou remotamente, através do uso de tecnologias da informação nas dependências administrativas do porto público ou privado.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda que define a conferência de carga e descarga como uma atividade abrangente e adaptável é fundamental para acompanhar a evolução tecnológica e atender às demandas modernas do setor portuário. A redação proposta, que inclui a realização do processo remotamente por meio de tecnologias da informação, complementa o entendimento tradicional e garante maior eficiência e alinhamento com práticas contemporâneas.

A justificativa para essa emenda é sustentada pelos seguintes pontos:

Inovação e Modernização do Setor Portuário - A inserção do uso de tecnologias da informação na execução das atividades de conferência remotamente reconhece e promove a modernização das operações portuárias.

CD253178094800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253178094800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 151/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.151/2025

Essa adaptação não só viabiliza maior agilidade nos processos, como também posiciona o setor em consonância com tendências globais de automação e digitalização.

Maior Flexibilidade Operacional - Ao permitir a execução remota dessas atividades, a emenda promove uma flexibilidade essencial, especialmente em cenários que exigem soluções descentralizadas. Isso beneficia portos com infraestruturas diversificadas, tanto públicos quanto privados, proporcionando mais opções de gerenciamento.

Aumento da Segurança e Precisão - A utilização de tecnologias da informação no processo de conferência proporciona maior precisão no registro e controle de volumes e características das mercadorias. Adicionalmente, operações remotas reduzem a exposição de trabalhadores a riscos físicos, promovendo um ambiente mais seguro.

Em suma, a emenda não apenas aprimora o marco regulatório das atividades de conferência de carga e descarga, mas também posiciona o setor portuário como protagonista na adoção de práticas inovadoras, sustentáveis e economicamente viáveis.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD253178094800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253178094800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 152/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.152/2025

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modificar a redação do §4º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º Para os fins desta lei, considera-se multifuncionalidade a aptidão do trabalhador portuário, após processo de capacitação e certificação, para exercer múltiplas funções no âmbito das atividades portuárias, incluindo aquelas distintas de sua função de origem.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do § 4º na presente lei, definindo multifuncionalidade como a aptidão do trabalhador portuário para exercer múltiplas funções após processo de capacitação e certificação, é essencial para modernizar e aprimorar as práticas no setor portuário. A justificativa para essa redação é sustentada pelos seguintes pontos:

Reconhecimento da Versatilidade Profissional
Essa definição valoriza e regulamenta a possibilidade de o trabalhador portuário, após treinamento adequado, desempenhar funções variadas, permitindo maior eficiência e adaptabilidade às demandas operacionais dos portos;

Garantia de Qualificação e Segurança
Ao vincular a multifuncionalidade à capacitação e certificação, o dispositivo assegura que os trabalhadores estejam devidamente preparados para exercer funções diferentes com competência e segurança, reduzindo riscos operacionais;

Promoção da Competitividade Portuária
A multifuncionalidade fortalece a produtividade no setor portuário ao permitir que os trabalhadores sejam alocados conforme as necessidades específicas das operações, adaptando-se a exigências diversas e promovendo maior agilidade nos processos;

Sustentação Legal de Práticas Modernas
O conceito de multifuncionalidade reflete uma realidade já vivenciada em muitos portos, que buscam otimizar recursos humanos e tecnológicos. Formalizar essa prática na legislação proporciona maior segurança jurídica e padronização das atividades;

Melhoria da Gestão de Recursos Humanos

CD259428759300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259428759300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 152/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.152/2025

A multifuncionalidade reduz custos operacionais e melhora a alocação de mão de obra, tornando possível um aproveitamento mais inteligente e eficiente dos profissionais disponíveis.

A redação proposta reforça a importância de capacitar e certificar os trabalhadores portuários, promovendo uma abordagem responsável e moderna que beneficia tanto os trabalhadores quanto as empresas e operadores envolvidos.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD259428759300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259428759300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 153/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.153/2025

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modificar a redação do Art.105, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.105 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos ou equipes, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho portuário na forma de avulso ou a vínculo empregatício a prazo indeterminado, serão objeto de negociação coletiva do trabalho entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico dos operadores portuários, nos portos públicos ou privados, mediante Convenção ou Acordo Coletivo do Trabalho.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de redação para o artigo 105, que estabelece a negociação coletiva como meio para definir a remuneração, funções, composição dos ternos ou equipes, multifuncionalidade e demais condições do trabalho portuário, representa um avanço fundamental na construção de relações laborais mais democráticas e equilibradas. Essa redação substitui o texto original, que concentra poderes exclusivamente no tomador de serviços, corrigindo uma injustiça que compromete direitos fundamentais dos trabalhadores. A justificativa para a nova redação pode ser apresentada nos seguintes termos:

a) Respeito ao Direito Fundamental à Negociação Coletiva

O artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal consagra o direito à negociação coletiva como um dos pilares da democracia nas relações de trabalho. Ele assegura que trabalhadores e empregadores possam discutir, em pé de igualdade, as condições que regem o ambiente laboral. A redação original do artigo 105, ao atribuir unilateralmente decisões ao tomador de serviços, afronta esse direito fundamental e ignora o princípio da igualdade de poder nas deliberações;

b) Equilíbrio e Participação Democrática

A inclusão das entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico no processo de negociação assegura um modelo participativo, no qual as condições laborais refletem os interesses das partes envolvidas. Esse equilíbrio é essencial para evitar imposições arbitrárias e promover a justiça social no setor portuário;

c) Fortalecimento da Representação Sindical

A negociação coletiva valoriza e fortalece o papel dos sindicatos, que representam os trabalhadores e buscam assegurar condições dignas e justas de trabalho. Ao promover o diálogo entre trabalhadores e operadores portuários, a a redação do artigo 105 garante que os sindicatos desempenhem sua função de eção e mediação de interesses;

CD255175499000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255175499000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 153/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.153/2025

d) Prevenção de Conflitos e Estabilidade no Setor

O estabelecimento de condições laborais através de convenções ou acordos coletivos reduz consideravelmente o risco de conflitos trabalhistas. A redação proposta cria um ambiente mais estável, no qual decisões são tomadas coletivamente, evitando paralisações ou impasses que poderiam prejudicar a produtividade e eficiência do setor;

e) Alinhamento com Práticas Modernas e Internacionais

A negociação coletiva está em consonância com as boas práticas internacionais, como as defendidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). O modelo proposto para o artigo 105 reforça o compromisso do Brasil com princípios de trabalho decente, que incluem diálogo social e cooperação como bases para relações laborais saudáveis e produtivas;

f) Promoção da Transparência e Confiança

Ao formalizar a negociação coletiva como instrumento para definir condições laborais, a redação proposta favorece um ambiente de maior transparência, no qual as partes têm clareza sobre seus direitos e responsabilidades. Isso fortalece a confiança mútua entre trabalhadores e empregadores.

Dessa forma, a redação sugerida corrige as lacunas do texto original e promove um modelo democrático, participativo e alinhado aos valores constitucionais, garantindo a dignidade dos trabalhadores portuários e a eficiência do setor como um todo, com um modelo que vem desde 1993 (Art.26, Lei nº 8.630/1993) e repetida na revisão legislativa de 2013 (Art.43, Lei nº 12.815/2013), cabendo ao Poder Legislativo se contrapor energicamente a esse enorme retrocesso social do mundo do trabalho.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD255175499000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255175499000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 154/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.154/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Inclua-se Art, XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX. A inscrição no OGMO, do trabalhador portuário avulso, extingue-se, por qualquer uma das seguintes possibilidades:

I. por cancelamento resultante de descumprimento de normas de procedimento, disciplinares e de assiduidade ou por indisponibilização para a escalação ao trabalho avulso por prazo superior a noventa dias, ininterruptos e injustificados, sem qualquer indenização, garantido o direito de defesa;

II. por cancelamento sem justa causa a qualquer momento, mediante notificação de 30 (trinta) dias e pagamento de indenização no valor equivalente a 70% (setenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios;

III. por idade máxima de 70 (setenta) anos, com o pagamento de indenização no valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios; ou

IV. por morte;"

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários avulsos com idade a partir de 60 (sessenta) anos, ou quando completarem essa idade, e com registro válido em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante a indenização prevista no inciso II deste artigo.

CD250529937800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250529937800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 154/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.154/2025

JUSTIFICAÇÃO

A inserção deste Artigo justifica-se pela imperiosa necessidade de assegurar a contínua renovação dos quadros de trabalhadores avulso junto ao OGMO.

Com isto, haverá a possibilidade de se fazer um enxugamento dos quadros para manter no sistema os trabalhadores que efetivamente desejam se dedicar ao trabalho portuário, inclusive se habilitando e se atualizando profissionalmente para essa relevante atividade.

Com a indenização aos TPAs mais idoso também será garantido um afastamento desses trabalhadores com uma garantia financeira para seu sustento e o de sua família.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD250529937800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250529937800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 155/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.155/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modificar a redação do Art.106, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra do complexo portuário ao qual está abrangido, nos termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado firmados com sindicatos representantes de categoria profissional diferenciada de portuários."

JUSTIFICAÇÃO

A redação do artigo 106, que assegura aos portos privados a liberdade na contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, desde que respeitados os termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho e realizada por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra, é essencial para garantir um equilíbrio nas relações laborais e evitar práticas prejudiciais à dignidade e aos direitos

CD253032652200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253032652200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 155/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.155/2025

dos trabalhadores. A justificativa para este dispositivo tem por fundamentos:

Prevenção da Concorrência Desleal Baseada na Precarização do Trabalho

Ao condicionar a contratação de trabalhadores à observância das normas pactuadas em instrumentos coletivos, o artigo promove uma padronização nas relações de trabalho portuário. Isso impede que portos privados utilizem a flexibilização excessiva ou a precarização das condições laborais como estratégia para obter vantagens competitivas. Dessa forma, preserva-se um ambiente de concorrência saudável e justo entre portos.

Respeito às Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho

Os instrumentos normativos coletivos são fruto do diálogo entre trabalhadores e empregadores, representando o equilíbrio entre interesses das partes envolvidas. Garantir que as relações de trabalho sejam regidas por esses documentos fortalece o papel da negociação coletiva e assegura condições dignas e adequadas para os profissionais portuários.

Valorização do Órgão Gestor de Mão de Obra

O uso do Órgão Gestor de Mão de Obra como intermediário nas contratações reforça sua importância como entidade reguladora e garante maior transparência e organização nos processos de recrutamento e alocação de mão de obra portuária. Isso beneficia tanto os trabalhadores quanto os empregadores, criando um ambiente mais previsível e confiável.

Promoção da Estabilidade nas Relações de Trabalho

CD253032652200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253032652200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 155/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.155/2025

Ao estabelecer normas claras e uniformes para a contratação de trabalhadores portuários, o artigo contribui para um ambiente laboral estável, reduzindo conflitos e garantindo o cumprimento das regras pactuadas. Isso beneficia a sustentabilidade das operações portuárias e protege os direitos dos trabalhadores.

Alinhamento com Princípios Constitucionais

A proposta está em consonância com os princípios constitucionais de valorização do trabalho e da dignidade da pessoa humana. Além disso, reforça o compromisso com o direito à negociação coletiva, previsto no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, assegurando que trabalhadores e empregadores participem ativamente das decisões sobre as condições laborais.

Fomento ao Desenvolvimento Econômico e Social

Relações de trabalho equilibradas e bem regulamentadas não apenas promovem o bem- estar dos trabalhadores, mas também fortalecem a produtividade e a competitividade dos portos privados. Isso contribui para o desenvolvimento econômico e social do país, alinhando os interesses do setor portuário às práticas sustentáveis.

Em síntese, a presente emenda modificativa do texto do artigo 106 traz, ao contrário da redação proposta pelo PL733/2025, avanços significativos ao setor portuário, garantindo um modelo justo de contratação e protegendo tanto os direitos dos trabalhadores quanto a integridade das operações portuárias.

Sala das Sessões, em de 2025

CD253032652200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253032652200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 155/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.155/2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD253032652200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253032652200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 156/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.156/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Inclua-se Art, XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX É dispensável a intervenção de operadores portuários em 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

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

III - relativas à movimentação de:

CD256277077300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256277077300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 156/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.156/2025

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

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

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

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

JUSTIFICAÇÃO

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário, exceto se essa movimentação for realizada por outra empresa interessada valendo-se de trabalho avuso.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

CD256277077300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256277077300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 156/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.156/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD256277077300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256277077300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 157/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.157/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modificar o inciso VIII do Art.3º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

JUSTIFICAÇÃO

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias

CD252517045400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252517045400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:50:07.377 - CTRAB
EMC 157/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.157/2025

aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD252517045400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252517045400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 158/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.158/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Exclua-se o Capítulo III, do Projeto Lei 733/2025.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto autoriza que que empresas possam fornecer a mão de obra para o trabalho portuário, em concorrência com o OGMO.

Copia o modelo português que permite que empresas concorram com o OGMO que tem sido alvo de críticas de diferentes setores.

O OGMO tem a função de gerir a mão-de-obra portuária, atuando como um intermediário entre trabalhadores e operadores portuários. O modelo foi estabelecido para garantir que os trabalhadores portuários tenham acesso a contratos e direitos regulados, enquanto oferece aos operadores uma mão-de-obra qualificada e estável para a movimentação de cargas.

O modelo português que abriu o mercado para que empresas privadas concorresse com o OGMO tem demonstrado que essa medida enfraquece as condições dos trabalhadores e precarizar a mão-de-obra.

A substituição do OGMO por empresas privadas pode levar a contratos temporários ou menos seguros, já que as empresas podem priorizar a redução de custos, afetando diretamente a estabilidade dos trabalhadores portuários.

O projeto não assegura a manutenção de benefícios historicamente conquistados, como melhores condições de trabalho,

CD251921218500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251921218500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 158/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.158/2025

seguros e garantias mínimas que o OGMO, como entidade reguladora, proporcionava.

Há justo receio com a redução dos padrões de segurança. A experiência acumulada e o controle do OGMO sobre a formação de trabalhadores são vista como uma garantia de práticas de segurança rigorosas. A introdução de concorrentes com menos foco na formação pode aumentar os riscos operacionais nos portos.

Aliás, existem estudos no sentido que no modelo pretendido pelo projeto e praticado em Portugal, houve um aumento das doenças ocupacionais dos trabalhadores portuários, resultante da precarização de condições de trabalho. Por fim, não se admite que a prestação do trabalho avulso seja efetuada por empresas, esvaziando as funções e atribuições dos OGMOs.

O trabalho portuário deve ser administrado e fornecido exclusivamente pelo OGMO. Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD251921218500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251921218500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 159/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.159/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se ao § 3° do art. 115, do Projeto Lei 733/2025 a seguinte redação:

> "§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos da categoria de origem e, em seguida, os multifuncionais."

JUSTIFICAÇÃO

A escala do trabalhador portuário avulso deve iniciar sempre pelos trabalhadores da atividade portuária de origem, ou seja, daquela de seu ingresso para o sistema.

A adoção de critério diverso pode resultar em prejuízo aos trabalhadores que possuem habilitação para a atividade mais qualificada.

Um trabalhador que está habilitado para operação de equipamento, como atividade de origem e não está habilitado e/ou não tem condições físicas de trabalho braçal, não pode sair na escala em posição posterior a de outro trabalhador que tem habilitação para o trabalho braçal e de operação de máquinas. O primeiro trabalhador estaria preterido na escala.

Sala das Sessões, em de 2025

CD252851380900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252851380900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 159/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.159/2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD252851380900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252851380900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 160/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.160/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

> "§ 2º Os trabalhadores referidos no *caput* deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICAÇÃO

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)

No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência

CD253665713800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253665713800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 160/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.160/2025

da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez, deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores.

Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados, pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via OGMO - tanto nas condições de avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido – e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada "prioridade" prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente, previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal.

Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que

CD253665713800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253665713800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 160/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.160/2025

estabelece item 8 de seu Artigo 19: Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação.

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

Enfim: a exclusividade é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO, bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros.

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem que passar pelo diálogo e

CD253665713800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253665713800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 160/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.160/2025

negociação e a simples exclusão da "exclusividade" como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação as empresas dentro do porto público.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD253665713800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253665713800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 161/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.161/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Exclua-se o parágrafo único do artigo 99, do Projeto de Lei 733/2025.

JUSTIFICAÇÃO

O parágrafo único do artigo 99 do projeto enumera atividades que entende não constituir o trabalho portuário, excluindo diversas atividades que hoje são consideradas atividades específicas dos portuários.

O transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, sempre foi considerado trabalho portuário de capatazia. A sua exclusão diminui o campo de trabalho dos trabalhadores portuários.

Está sendo excluída das tarefas do trabalhador portuário atividade que sempre desenvolveu e sempre foi considerado o que de imediato traz consequências na oportunidade de trabalho, sem qualquer tipo de reparação, embora a movimentação interna represente substancial postos de trabalho.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore que hoje são desenvolvidas por trabalhadores portuários estivadores e na região norte é onde ocorre a maior empregabilidade.

A retirada desse tipo de trabalho afeta diretamente as oportunidades de trabalho dos estivadores, também sem que o projeto regule qualquer compensação.

Por outro lado, os trabalhadores empregados da autoridade portuária,

CD257515612200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257515612200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 161/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.161/2025

mesmo aqueles que não se ativam diretamente na movimentação de carga, são reconhecidos como portuários, tanto assim que os Sindicatos representam esses trabalhadores na qualidade de portuários.

Ademais, a Autoridade Portuária também pode realizar operação portuária, de modo que não há como vedar a condição de trabalhador portuário pela natureza do empregador.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD257515612200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257515612200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 162/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.162/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Inclua-se a seguinte redação ao inciso III ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

> "III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos."

JUSTIFICAÇÃO

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

CD258850274400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258850274400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 162/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.162/2025

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar

CD258850274400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258850274400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 162/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.162/2025

em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade
de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida

CD258850274400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258850274400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 162/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.162/2025

das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar,
necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O trabalho de conferência de carga é necessário as operações portuárias, a exemplo do que ocorre nos principais e mais importantes portos do exterior, sendo atividade que não pode ser excluída daquelas do trabalho portuário, razão pela qual deve ser acolhida a presente emenda para permanecer amparado na legislação portuária.

Sala das Sessões, em de 2025

CD258850274400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258850274400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 162/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.162/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD258850274400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258850274400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 163/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.163/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se a seguinte redação ao art. 126

"Art. 126.....

§ 2º A contratação por prazo indeterminado de trabalhadores portuários far-se-á entre os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO e, excepcionalmente, após celebração de negociação coletiva, entre os trabalhadores portuários cadastrados no OGMO.

§ 3º Comprovada a ausência de interesse dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, poderá haver contratação de trabalhadores externos ao sistema OGMO, sendo obrigatório:

I – negociação coletiva prévia;

II – treinamento prévio pelo OGMO; e

III – intermediação pelo OGMO. IV

§ 4º A negociação coletiva deverá prever condições de trabalho e benefícios social, além da garantia de renda (conforme Convenção 137 da OIT) aos trabalhadores portuários avulsos que dependem exclusivamente do trabalho portuários e que permanecerem com rodiziários dno OGMO.

§ 5º As contratações referidas nos §§ 2º e 3º deste artigo observarão a média salarial da categoria."

CD258765318100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258765318100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 163/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.163/2025

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe alteração da redação do anteprojeto para constar a redação da ORIENTAÇÃO N. 1 da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONATPA), do Ministério Público do Trabalho (MPT), há anos vigente e que tem muito bem servido para apaziguar os conflitos nas relações de trabalho no porto.

A prioridade nos moldes trazidos pela CONATPA/MPT cumpre sua função no sentido de trazer os atores sociais para que sejam envolvidos no processo de contratação, observada, assim, uma série de etapas a fim de verificar se há realmente ausência de interessados na contratação a prazo indeterminado dentro dos quadros do OGMO.

Desta forma, existiria um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que garante a estabilidade no setor.

A substituição da exclusividade pela prioridade sem indicar os meios de sua efetivação representaria um significativo retrocesso social, prejudicando os direitos fundamentais dos trabalhadores portuários e criando insegurança jurídica.

A presente emenda tem, portanto, a finalidade de trazer uma maior estabilidade ao setor e prestigiar a negociação coletiva, ao envolver os trabalhadores na *tomada de decisão* sobre a contratação com vínculo.

Via de regra, o trabalhador mais qualificado para ser contratado a prazo indeterminado é aquele que está presente no porto e qualificado para as atividades portuárias. Não faz sentido, portanto, buscar trabalhador de fora de porto, um *outsider*, para exercer funções dentro do porto. O mais lógico é que os próprios trabalhadores habilitados e treinados que já trabalham no porto possam ter ao menos a prioridade na aquisição deste emprego, mas o texto legal precisa indicar como esta prioridade será

CD258765318100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258765318100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 163/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.163/2025

exercida.

Não se olvida que, em alguns casos, os próprios trabalhadores não têm interesse na vinculação, por isso a presente Emenda traz a possibilidade de contratação de trabalhadores de fora do sistema para resolver situações pontuais.

Importante dizer, também, que a oferta de trabalho deve respeitar a média salarial oferecida na modalidade de trabalho avulso, caso contrário estaria havendo uma inibição lógica de atração dos trabalhadores do sistema.

A proposta de substituição contida no anteprojeto - sem indicar os mesmos pelos quais a prioridade seria exercida - introduziria profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, precarizando as condições de trabalho e desorganizando os sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Portanto, a presente emenda propõe a substituição do § 2º do art. 126 deste Projeto de Lei pela redação acima proposta, de modo a evitar os riscos e impactos negativos das alterações, indicando os meios pelas quais vigorará o regime de prioridade na contratação de trabalhadores portuários avulsos para a contratação por prazo indeterminado.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD258765318100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258765318100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 164/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.164/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Modifique-se o texto do Inciso II do Art.4º do PL 733/2025:

"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:

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

JUSTIFICAÇÃO

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

CD251058417600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251058417600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 164/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.164/2025

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD251058417600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251058417600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 165/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.165/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Acrescenta, com a redação abaixo, o inciso XVII ao Art.3º do PL 733/2025:

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

[...]

XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados.”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior

CD254988188100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254988188100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 165/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.165/2025

segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD254988188100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254988188100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 166/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.166/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Emenda MODIFICATIVA do §1º, do Art.101 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"§ 1º Fica instituída a Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, em razão de sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país, buscando:

a) *promover a qualificação técnica, a certificação profissional e o acesso ao processo de educação continuada;*
b) *ser executada pelas instituições de ensino integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica;"*

JUSTIFICAÇÃO

A proposição busca instituir uma Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, considerando sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país. Essa política visa promover a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores, garantindo sua aptidão para o exercício de cargos de chefia e direção, bem como para a operação de máquinas e equipamentos portuários.

Diante do acelerado avanço tecnológico, energético e digital que impacta diretamente as atividades portuárias, é essencial que essa política

CD254041453900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254041453900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 166/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.166/2025

receba a devida centralidade no âmbito da formação profissional. Para isso, propõe-se a transferência do atual sistema de formação, a cargo da Marinha, para a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação (Art. 1º, Lei nº 11.892/2008). Além disso, os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), arrecadados das atividades empresariais no setor portuário, deverão ser redirecionados para o fortalecimento dessa política, assegurando sua efetividade e alcance.

Com esta emenda, pretende-se criar um ambiente mais inclusivo e capacitado, onde os trabalhadores dos portos públicos e privados tenham acesso a formação e certificação condizentes com as exigências do mercado e do progresso tecnológico, contribuindo para a eficiência das operações portuárias e o fortalecimento do setor como um todo.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD254041453900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254041453900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 167/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.167/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Emenda MODIFICATIVA do texto do 3º do Art.101, caput, passa a vigorar com o seguinte teor:

"§3º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário e do trabalho portuário avulso será atestada mediante certificado emitido pelos Institutos Federais e adotado pelo OGMO , que atuarão como instituições acreditadoras e certificadoras das competências profissionais específicas do setor portuário."

JUSTIFICAÇÃO

A presente disposição encontra respaldo legal no § 2º do art. 2º da Lei nº 11.892/2008 que atribui aos Institutos Federais o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais no âmbito de sua atuação. Dada a relevância estratégica das atividades desenvolvidas no setor portuário para o desenvolvimento econômico e social do país, torna-se indispensável a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores que atuam nesse segmento, tanto em regime avulso quanto permanente.

Ao designar os Institutos Federais como responsáveis pela emissão dos certificados de qualificação, a norma aproveita a capilaridade, expertise e infraestrutura já consolidadas dessas instituições na formação e certificação profissional, assegurando elevados padrões de qualidade e

CD258082043200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258082043200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:54:18.467 - CTRAB
EMC 167/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.167/2025

alinhamento às demandas específicas do setor portuário.

Essa medida visa não apenas promover maior transparência e confiabilidade no processo de certificação, mas também garantir que os trabalhadores portuários estejam devidamente capacitados para atender às exigências tecnológicas e operacionais do transporte aquaviário, fortalecendo assim a eficiência e competitividade dos portos brasileiros.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD258082043200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258082043200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 168/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.168/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca assegurar o princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não

CD256737381100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256737381100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 168/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.168/2025

pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

A isonomia salarial entre o trabalhador avulso e o vinculado se faz necessária para garantir que não haja discriminação, precarização ou redução da remuneração dos trabalhadores avulsos, que desempenham as mesmas funções, sob as mesmas condições de trabalho, que os trabalhadores contratados diretamente com vínculo empregatício.

Ao inserir essa obrigatoriedade no caput do art. 105, estamos assegurando que ambos os tipos de trabalhadores — avulsos e vinculados — recebam tratamento justo e igualitário, promovendo a valorização do trabalho e evitando que a liberdade de organização do trabalho portuário resulte em diferenças injustificadas nosníveis salariais e de benefícios. Esta emenda visa garantir a dignidade no trabalho e a proteção dos direitos fundamentais, conforme estabelecido na nossa Carta Magna e nos tratados internacionais de que o Brasil é signatário.

A redação do artigo 105 do projeto de lei conflita com artigo que promove a negociação coletiva para as relações do trabalho.

O Artigo 105 coloca em evidência uma questão central: a definição unilateral, pelo tomador de serviços portuários, de aspectos essenciais da relação e do contrato de trabalho. Tal proposta, ao concentrar o

CD256737381100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256737381100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 168/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.168/2025

poder de decisão nas mãos do tomador, viola o espírito de negociação coletiva que foi reforçado tanto pela Constituição Federal de 1988 (CF/88, art. 7°, incisos VI, XIII, XIV, XXVI; art. 8° inciso VI; e art. 114, §§ 1° e 2°), como pela jurisdição do Supremo Tribunal Federal (STF – TEMA 1046) e pela reforma trabalhista de 2017.

Há alguns pontos críticos a serem considerados nessa análise:

1. Desalinhamento com o Princípio da Negociação Coletiva

A CF/88, nos artigos antes mencionados, menciona explicitamente as convenções e acordos coletivos de trabalho, fortalecendo a negociação coletiva como uma forma legítima de definição de condições de trabalho. O artigo 88 da proposta legislativa, ao dar exclusividade ao tomador de serviços para definir questões como composição de quantitativo, salários e benefícios, enfraquece a participação dos sindicatos e das representações de trabalhadores no processo de negociação, bem como torna a negociação coletiva facultativa e suplementar, pois, por obvio, aquele quer puder, por ato discricionário, definir todos os contornos da relação laboral, não terá qualquer razão de discutir tais parâmetros com os representante dos trabalhadores, como previsto na parte final da redação proposta.

2. Contradição com a Reforma Trabalhista e Tema 1046 do STF

O Tema 1.046 do STF reforça que uma negociação coletiva deve prevalecer, inclusive em aspectos relacionados aos direitos trabalhistas, desde que respeitados os direitos fundamentais e constitucionais. O artigo, da forma como está redigido, contraria essa orientação ao priorizar decisões unilaterais do tomador de serviços.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) deu ênfase ao “negociado sobre o legislado”, estabelecendo que as negociações coletivas tenham prevalência sobre a legislação, em diversos aspectos (artigo 611-A da

CD256737381100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256737381100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 168/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.168/2025

CLT). No entanto, a redação do artigo 88, ao centralizar as decisões sobre o contrato de trabalho nas mãos do prestador de serviços, desconsidera o papel fundamental que os sindicatos têm nesse processo de negociação.

Assim, se o Tema 1.046 do STF enfatiza a autonomia sindical e a prevalência do negociado, desde que respeitados os princípios constitucionais. Ao permitir que o tomador de serviços tome decisões unilaterais, o artigo 88 parece subverter esse entendimento, impondo limites à negociação coletiva que a Constituição e a reforma trabalhista buscam promoção econômica.

3. Desigualdade de Poder de Barganha

Outro ponto a se criticar é o potencial desequilíbrio de poder de negociação entre trabalhadores e tomadores de serviços. O artigo, ao permitir que o tomador defina unilateralmente várias condições de trabalho, ignora o fato de que os trabalhadores portuários, em muitos casos, estão em situação de vulnerabilidade econômica e social. Isso pode criar um cenário em que a negociação coletiva, mesmo prevista no texto, é enfraquecida ou até mesmo vazia, já que a "exclusividade" dada ao tomador para definir condições essenciais torna difícil para os trabalhadores ou seus representantes negociarem em pé de igualdade.

O artigo 105, ao conferir exclusividade ao tomador de serviços para a definição de aspectos importantes da relação de trabalho, parece se afastar dos princípios e fundamentos da negociação coletiva defendidos pela CF/88, pelo STF no Tema 1046 e pela reforma trabalhista. Uma redação que restringe a autonomia coletiva e dá ampla discricionariedade ao empregador sobre condições de trabalho prejudica o equilíbrio necessário nas relações laborais justas e viola o princípio da boa-fé na negociação coletiva.

Uma revisão desse dispositivo deveria, portanto, garantir uma participação mais efetiva dos sindicatos e organizações de trabalhadores na definição dessas condições, equilibrando as prerrogativas dos tomadores de

CD256737381100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256737381100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 168/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.168/2025

serviço com os direitos dos trabalhadores, a fim de promover uma negociação coletiva autêntica e equilibrada.

Não bastasse, há conflito entre as disposições dos artigos 88 e 91 da proposta legislativa, se não, vejamos:

Reconhecimento da Negociação Coletiva (Artigo 91) vs. Decisão Unilateral (Artigo 105).

O artigo 91 valoriza o papel da negociação coletiva e da liberdade sindical, tornando-os pilares das relações de trabalho nos portos. Ele permite expressamente a validade dos acordos coletivos, mesmo quando envolvimento de certos compromissos

Em contrapartida, o artigo 88 confere ao tomador de serviços o poder exclusivo para definir elementos centrais das condições de trabalho. Isso cria uma relação de poder assimétrica e praticamente elimina o papel da negociação coletiva, o que é

Autonomia da Vontade Coletiva vs. Centralização Decisória:

O §1° do artigo 91 enfatiza que o Judiciário deve ter intervenção mínima em acordos coletivos, respeitando a autonomia da vontade coletiva. Isso reforça a ideia de que as partes envolvidas (trabalhadores e tomadores de serviços) devem ser as principais responsáveis por definir suas condições de trabalho

O artigo 88, ao permitir que o tomador de serviços defina unilateralmente os aspectos fundamentais do contrato de trabalho, esvazia essa autonomia coletiva. Mesmo com a menção de “salvo o disposto em negociação coletiva”, na prática, a prerrogativa dada ao tomador tende a limitar o poder negocial dos sindicatos, levando a uma relação de trabalho menos participativa e equilibrada.

Valorização do Trabalho vs. Prevalência do Poder do Empregador:

CD256737381100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256737381100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 168/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.168/2025

O artigo 91 busca promover um ambiente de trabalho justo e seguro, com valorização do trabalho humano e priorização do vínculo empregatício. Ele menciona a importância da capacitação profissional, da democratização do acesso aos postos de trabalho e da garantia de condições dignas.

O artigo 105, ao focar na definição unilateral por parte do tomador, vai na contramão desses princípios, pois ao centralizar o poder decisório, pode levar a um cenário onde as condições de trabalho sejam condicionais com base apenas nos interesses do empregador, sem a participação ativa dos trabalhadores e suas representações sindicais.

Consolidação da Crítica

Os artigos 105 e 91 apresentam diretrizes que, em essência, estão em conflito. Enquanto o artigo 91 coloca a negociação coletiva, a liberdade sindical e a valorização do trabalho no centro das relações laborais nos portos, o artigo 88 permite ao tomador de serviços estabelecer unilateralmente as condições do trabalho, enfraquecendo o papel dos sindicatos e limitando a negociação coletiva.

Essa inconsistência interna no texto legal viola os princípios constitucionais consagrados pela CF/88, que autoriza e valoriza a negociação coletiva como um direito dos trabalhadores (art. 7°, inciso XXVI). Além disso, contraria a orientação do Tema 1046 do STF, que reforça a prestígio da negociação coletiva em relação ao “negociado sobre o legislado”. A reforma trabalhista de 2017 também enfatizou o fortalecimento da negociação coletiva como meio de modernizar as relações de trabalho. No entanto, o artigo 88 parece subverter essa lógica ao permitir decisões unilaterais pela tomada de serviços.

Portanto, para harmonizar a legislação portuária com os princípios constitucionais, a jurisdição do STF e a reforma trabalhista, seria necessário

CD256737381100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256737381100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 168/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.168/2025

reformular o artigo 88. Uma revisão adequada deveria garantir um equilíbrio entre as partes envolvidas, respeitando a autonomia sindical e a negociação coletiva, conforme preconizado no artigo 91. Essa mudança promoveria um ambiente de trabalho mais justo e participativo, onde os trabalhadores portuários tivessem uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, e o diálogo social seria efetivamente valorizado.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD256737381100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256737381100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 169/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.169/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se a seguinte redação ao caput do art. 106, incluindo-se um parágrafo único, do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 106. É facultada aos titulares portos privados a contratação trabalhadora portuária, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, observado o disposto em instrumento coletivo de trabalho firmado com sindicatos de portuários que representam categoria profissional diferenciada.

Paragrafo único. Os portos privados também poderão utilizar trabalhador portuários avulsos, com a intermediação de OGMO com competência sobre o local da referida instalação portuária, obedecendo à negociação coletiva de trabalho."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar que os trabalhadores portuários, seja nos portos públicos ou privados, sejam previamente habilitados conforme estabelecido por esta lei, garantindo que as qualificações e certificações necessárias sejam atendidas para o exercício seguro de suas atividades.

A necessidade de habilitação prévia justifica-se pelos princípios constitucionais e legais que garantem a segurança no trabalho. O art. 7°, inciso

CD258114972400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258114972400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 169/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.169/2025

XXII, da Constituição Federal prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança. A habilitação dos trabalhadores portuários é fundamental para garantir que estes atuem de maneira segura e eficiente, minimizando riscos para si mesmos, para os seus colegas e para o ambiente de trabalho no porto.

Ademais, esta emenda está de acordo com as Normas de Segurança e Medicina do Trabalho brasileiras, que exigem a qualificação e o treinamento adequados para a execução de atividades que possam implicar riscos à saúde e à segurança dos trabalhadores.

O trabalho portuário, devido à sua natureza, envolve operações complexas e muitas vezes perigosas, como o manuseio de cargas pesadas, maquinário e embarcações, o que torna indispensável a qualificação profissional.

Ainda, a emenda também encontra fundamento nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), especialmente nas Convenções n° 155 e n° 187, que tratam da segurança e saúde no trabalho e exigem que os estados signatários implementem medidas legislativas e práticas para garantir que os trabalhadores sejam devidamente capacitados e habilitados para suas funções, com o objetivo de proteger sua integridade física e psíquica.

Ao inserir a obrigatoriedade de habilitação prévia na contratação de trabalhadores portuários, estamos promovendo a segurança no ambiente de trabalho e preservando a saúde e a vida dos trabalhadores, conforme os princípios constitucionais e as normas internacionais de que o Brasil é signatário.

A proposta legislativa contida no Art. 89 que estabelece a liberdade dos portos privados para contratar trabalhadores portuários, com vínculo empregatício ou avulso, diretamente ou por intermediário de Empresa

CD258114972400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258114972400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 169/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.169/2025

de Prestação de Trabalho Portuário (EPTP), suscita uma série de críticas, especialmente no que tange aos aspectos de segurança do trabalho, qualificação profissional e eficiência operacional.

1. Segurança e Capacitação dos Trabalhadores Portuários

Um dos principais pontos críticos é a ausência de exigência de capacitação, treinamento e habilitação prévia dos trabalhadores portuários. A atividade portuária, por sua natureza, envolve operações complexas, com riscos importantes tanto para os trabalhadores quanto para as cargas movimentadas. A falta de critérios claros para a contratação de profissionais envolvidos pode resultar em acidentes, prejudicando não apenas a saúde e a segurança dos trabalhadores, mas também a eficiência das operações portuárias.

Além disso, a qualificação é fundamental para lidar com equipamentos específicos, processos operacionais específicos e normas de segurança complexas que envolvem o setor. A proposta, ao não importar esses requisitos, é cumprir a necessidade de manter trabalhadores habilitados, o que contraria a lógica de segurança no ambiente portuário.

2. Produtividade e Eficiência Operacional

A eficiência da operação portuária está intrinsecamente ligada à capacitação dos trabalhadores. Profissionais treinados, experientes e capacitados conseguem operar com maior produtividade, evitando danos às mercadorias, atrasos e interrupções operacionais. A liberdade irrestrita de contratação proposta no artigo pode abrir margem para a entrada de trabalhadores não prejudicados, o que prejudicaria a eficiência do porto, resultando em custos adicionais e perda de competitividade.

3. Precarização das Relações de Trabalho e Erosão de Direitos

Trabalhistas

CD258114972400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258114972400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 169/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.169/2025

A proposta pode gerar uma precarização das relações de trabalho ao permitir que a contratação ocorra sem critérios mínimos de habilitação ou capacitação, potencializando a contratação de mão de obra sem experiência ou conhecimento técnico. Isso vai contrariar os princípios de valorização do trabalho humano e da função social da empresa, conforme estabelecido na Constituição Federal.

Além disso, ao flexibilizar a contratação por meio de EPTPs ou diretamente pelos portos privados, a proposta pode enfraquecer as proteções contraídas aos trabalhadores portuários avulsos, que atualmente possuem direitos específicos e uma organização de trabalho exigida para garantir condições mínimas de dignidade e segurança.

4. Convenção 137 da OIT e Proteção dos Trabalhadores Portuários

É importante destacar que a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) visa garantir o emprego e a renda resultantes para os trabalhadores portuários, incentivando a contratação de trabalhadores previamente capacitados e habilitados para promover o pleno emprego e a proteção da força de trabalho. A proposta legislativa contraria tais princípios, ao flexibilizar a contratação sem se preocupar com a capacitação profissional dos trabalhadores, o que pode levar a um aumento da instabilidade laboral, do desemprego e das condições precárias de trabalho.

5. Contrariedade aos Princípios Constitucionais

A liberdade de contratação pelo Art. 89 colide com princípios constitucionais relevantes, tais como:

• Dignidade da Pessoa Humana: A dignidade é impactada diretamente pela qualidade das condições de trabalho. A contratação sem contratos relacionados não apenas à saúde e segurança do trabalhador, mas também ao seu desenvolvimento profissional e pessoal.

CD258114972400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258114972400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 169/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.169/2025

• Valores Sociais do Trabalho e Livre Iniciativa: A Constituição preza por uma relação equilibrada entre trabalho e capital, onde uma iniciativa livre deve coexistir com a valorização social do trabalho. A proposta não promove tal equilíbrio, permitindo que a busca pela redução de custos pelos portos privados ocorra à custa da desvalorização e desqualificação do trabalho portuário.

• Direito Adquirido e Liberdade de Ofício: Trabalhadores portuários que possuem capacitação e experiência específica podem ter seus direitos e sua posição no mercado de trabalho ameaçados pela contratação de mão de obra não comprometida, o que prejudica a continuidade e a estabilidade de sua carreira.

A proposta legislativa, ao conceder liberdade irrestrita na contratação de trabalhadores portuários por portos privados, desconsidera aspectos fundamentais relacionados à segurança, qualificação profissional e eficiência operacional. Além disso, promove a precarização das relações de trabalho e contraria tanto os princípios constitucionais quanto as normas internacionais de proteção ao trabalhador portuário. A ausência de requisitos de capacitação e treinamento vai contra o desenvolvimento sustentável do setor portuário e coloca em risco a segurança dos trabalhadores, das operações e da carga movimentada.

Uma abordagem mais equilibrada seria exigida critérios mínimos de qualificação e treinamento, harmonizando a liberdade de contratação dos portos privados com a necessidade de manter padrões adequados de segurança, eficiência e proteção aos trabalhadores portuários.

Com isso, buscamos garantir a efetiva proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, reforçando o compromisso do Estado com a segurança no trabalho e a valorização da vida humana.

CD258114972400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258114972400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 169/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.169/2025

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD258114972400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258114972400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 170/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.170/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Acrescente-se um Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025, com a seguinte redação:

"Art Fica assegurado aos trabalhadores portuários que vierem a perder seu posto de trabalho em decorrência de processos de automação e/ou mecanização das operações portuárias o pagamento de uma indenização compensatória equivalente a 12 (doze) meses de sua última remuneração média, bem como o direito à requalificação profissional a ser custeada e promovida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sem prejuízo dos demais direitos trabalhistas e previdenciários previstos em lei".

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca garantir a proteção dos trabalhadores portuários diante da crescente automação no setor portuário, fenômeno que tem se intensificado globalmente e que apresenta impactos diretos no emprego e nas condições de trabalho. A inserção desta medida visa proteger os trabalhadores que venham a perder seus postos de trabalho em função da automação, garantindo não apenas uma compensação financeira, mas também o direito à requalificação, de forma a permitir que esses trabalhadores tenham condições de se recolocar no mercado de trabalho.

CD255986351500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255986351500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 170/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.170/2025

Conforme assegurado pelo art. 7° da Constituição Federal, todo trabalhador brasileiro tem direito à proteção contra despedida arbitrária ou sem justa causa, com pagamento de indenização compensatória. Além disso, o inciso XXII do

mesmo artigo garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança, que se aplicam diretamente a mudanças no ambiente de trabalho causadas por novas tecnologias, como a automação.

No mesmo sentido, o artigo 7°, inciso XXVII da Constituição Federal assegura proteção em face da automação, na forma da lei, bem como artigo 170 determina que a ordem econômica se funde na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, visando a assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, o que se alinha com a previsão do artigo 193, que estabelece que a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais.

Esta emenda é fundamentada em diversas normas internacionais que visam garantir a proteção dos trabalhadores no contexto da automação. Entre elas, destacam-se:

1. Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) – Trabalho Portuário (1973):

Esta convenção garante que os trabalhadores portuários registrados tenham prioridade na distribuição do trabalho disponível. Embora a convenção não se refira especificamente à automação, o princípio de proteger o emprego portuário registrado é essencial para mitigar os impactos da automação.

CD255986351500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255986351500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 170/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.170/2025

Artigo 2: Promove a segurança no emprego para os trabalhadores portuários, o que pode incluir medidas que minimizem o impacto da automação.

2. Convenção n° 140 da OIT – Licença Remunerada para Formação (1974):

A convenção destaca o direito à formação e requalificação profissional, assegurando que os trabalhadores afetados pela automação tenham acesso a programas de qualificação que lhes permitam adquirir novas habilidades.

Artigo 1: Incentiva a criação de esquemas de formação que permitam aos trabalhadores se adaptarem às mudanças trazidas pela automação.

3. Convenção n° 98 da OIT – Direito de Sindicalização e Negociação Coletiva (1949):

Esta convenção assegura que os trabalhadores possam negociar coletivamente com os empregadores sobre as mudanças tecnológicas e seus impactos, como a automação, permitindo a negociação de planos de compensação e requalificação.

Artigo 4: Garante que os trabalhadores possam negociar as condições decorrentes da automação.

4. Convenção n° 111 da OIT – Discriminação no Emprego e Ocupação (1958):

Assegura que a automação não seja utilizada como pretexto para excluir ou discriminar determinados grupos de trabalhadores, como os mais idosos ou menos qualificados.

Artigo 1: Define discriminação em termos amplos, protegendo grupos vulneráveis no contexto da automação.

CD255986351500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255986351500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 170/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.170/2025

5. Recomendação n° 198 da OIT – Relação de Emprego (2006):

Garante que, mesmo em setores com forte transformação tecnológica, como o portuário, as relações de emprego sejam protegidas, impedindo que a automação resulte na precarização do trabalho.

Parágrafo 5: Estabelece que a relação de emprego deve ser protegida contra mudanças tecnológicas adversas.

6. Declaração da OIT sobre Justiça Social para uma Globalização Justa (2008):

A declaração destaca a importância de implementar medidas que garantam que a automação não leve ao aumento das desigualdades ou à redução das proteções dos trabalhadores.

A implementação de medidas como compensações financeiras e programas de requalificação estão em consonância com esta Declaração, que prioriza o desenvolvimento tecnológico equilibrado e justo.

7. Convenção n° 122 da OIT – Política de Emprego (1964):

Esta convenção requer que os governos implementem políticas que assegurem o pleno emprego e a adaptação dos trabalhadores às novas realidades do mercado de trabalho, como a automação.

Artigo 1: Exige que os Estados garantam o pleno emprego e a adaptação às novas condições tecnológicas.

8. Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho (2019):

CD255986351500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255986351500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 170/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.170/2025

A declaração reconhece as transformações trazidas pela automação e recomenda a adoção de políticas centradas no ser humano, incluindo requalificação profissional e proteção social para mitigar os impactos da automação.

Aponta para a necessidade de criar novas formas de proteção social e requalificação para os trabalhadores afetados.

9. Convenção n° 155 da OIT – Segurança e Saúde dos Trabalhadores (1981):

Garante que as condições de saúde e segurança no trabalho sejam mantidas, mesmo em ambientes altamente automatizados, evitando que a automação comprometa a segurança dos trabalhadores.

Artigo 4: Exige que os governos formulem políticas para garantir a saúde e segurança dos trabalhadores em todos os contextos de trabalho, incluindo os automatizados.

10. Convenção n° 81 da OIT – Inspeção do Trabalho (1947):

A convenção garante que, com a automação, o cumprimento das normas trabalhistas e de segurança seja rigorosamente fiscalizado.

Artigo 3: Garante que a inspeção do trabalho assegure condições adequadas de trabalho, especialmente com a introdução de novas tecnologias.

Essa emenda reflete os princípios fundamentais estabelecidos nas convenções e recomendações da OIT, na Constituição Federal, e nos direitos trabalhistas que visam proteger os trabalhadores contra os impactos das mudanças tecnológicas, assegurando uma transição justa para os trabalhadores portuários no contexto da automação.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

CD255986351500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255986351500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 170/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.170/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD255986351500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255986351500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 171/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.171/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se a seguinte redação ao art. 112:

"Art. 112. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 87; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registo do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

§ 4º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho."

CD255681537500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255681537500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 171/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.171/2025

JUSTIFICAÇÃO

A substituição da redação do art. 112 do projeto de lei pela redação atual do art. 41 da Lei nº 12.815/2013 tem como objetivo garantir a continuidade das atribuições do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO), assegurando que este continue a ser o principal responsável pela administração da mão de obra portuária avulsa. O OGMO desempenha papel fundamental na organização, qualificação e segurança dos trabalhadores portuários, bem como na promoção da justiça nas relações de trabalho no porto.

1. A Constituição Federal e o valor social do trabalho: A Constituição Federal tem como fundamentos os princípios da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho (art. 1º, III e IV), e define como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3º, I). A manutenção do OGMO e suas atribuições contribui diretamente para o cumprimento desses princípios, ao assegurar a dignidade dos trabalhadores portuários, protegendo-os contra a precarização das relações de trabalho.

2. O direito ao trabalho e à segurança nas relações trabalhistas: A Constituição Federal reconhece o direito social ao trabalho (art. 6º), bem como a importância da intervenção sindical nas questões trabalhistas coletivas (art. 8º, III e VI). O OGMO atua como um importante agente na mediação entre operadores portuários e trabalhadores, garantindo condições de trabalho seguras e justas, de acordo com a legislação trabalhista vigente e os princípios constitucionais.

3. A função social do OGMO e sua contribuição para a ordem econômica: A ordem econômica, conforme estabelecido pela Constituição Federal, está fundada na valorização do trabalho, na função social da propriedade e na redução das desigualdades (art. 170, caput, III, VII e VIII). O

CD255681537500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255681537500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 171/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.171/2025

OGMO, ao assegurar a profissionalização, treinamento e escalação equitativa dos trabalhadores portuários, contribui para o pleno emprego e para a estabilização da renda no setor portuário, promovendo, assim, o desenvolvimento econômico sustentável.

4. O papel do OGMO em cumprimento às Convenções Internacionais: A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil, estabelece a necessidade de registros para os trabalhadores portuários e a prioridade de contratação dos trabalhadores avulsos, função esta desempenhada pelo OGMO. Essa convenção garante a regularização do emprego e a melhoria das condições de vida e trabalho dos trabalhadores portuários. A extinção do OGMO como órgão único de gestão da mão de obra avulsa seria uma afronta ao compromisso assumido pelo Brasil no âmbito internacional, violando as disposições dessa convenção e precarizando as relações de trabalho.

5. A necessidade de qualificação e segurança dos trabalhadores portuários: O OGMO é responsável por promover a capacitação e o treinamento contínuo dos trabalhadores portuários, conforme exigido pelas normas de segurança e saúde do trabalho, em especial a Norma Regulamentadora NR-29. A atuação do OGMO assegura que os trabalhadores estejam adequadamente preparados para lidar com as constantes mudanças tecnológicas nas operações portuárias, garantindo sua segurança e eficiência. A gestão qualificada do OGMO evita que trabalhadores sem a devida capacitação sejam expostos a riscos no ambiente portuário.

6. Proteção contra a precarização do trabalho e o retrocesso social: A extinção do OGMO como órgão gestor da mão de obra avulsa no porto poderia gerar uma multiplicidade de agentes contratantes, como cooperativas e empresas de terceirização de mão de obra, resultando em um verdadeiro caos nas relações de trabalho e aumento da precariedade. Tal retrocesso social não condiz com o arcabouço jurídico de proteção ao trabalho

CD255681537500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255681537500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 171/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.171/2025

estabelecido pela Constituição Federal, além de contrariar as normas da OIT e o princípio da vedação ao retrocesso social.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT.

O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD255681537500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255681537500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 172/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.172/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Acrescenta-se artigo onde couber ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. xx - O trabalhador portuário, inscrito no OGMO até a data de entrada em vigor da presente lei, quando atingir 25 (vinte e cinco) anos de serviço no porto, seja na modalidade avulsa ou a vínculo empregatício, terá direito a aposentaria especial por presunção de especialidade de classe, junto ao INSS, sem necessidade de comprovação de condições especiais."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa contemplar o trabalhador portuário, dando a ele a importância que representa na economia do país.

O trabalhador portuário exerce atividades em um ambiente de risco e com condições de trabalho que demandam uma proteção diferenciada por parte da Previdência Social, dada a natureza e as especificidades dessa função. Atualmente, os trabalhadores portuários, especialmente aqueles que atuam diretamente nas operações de carga e descarga, movimentação de mercadorias e atividades relacionadas à manutenção da infraestrutura portuária, enfrentam condições adversas que justificam o reconhecimento de sua profissão como uma categoria especial dentro do sistema previdenciário.

CD253291892000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253291892000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 172/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.172/2025

1. Condições de Trabalho Adversas

O trabalhador portuário está exposto a condições de trabalho altamente insalubres e perigosas, como a constante exposição ao calor intenso, poeira, umidade, ruídos elevados e risco de acidentes com equipamentos pesados. Essas condições podem afetar a saúde do trabalhador a médio e longo prazo, com a possibilidade de desenvolver doenças ocupacionais, como problemas respiratórios, lesões musculoesqueléticas, e até doenças cardiovasculares.

2. Risco de Acidentes de Trabalho

O ambiente portuário é marcado por uma grande movimentação de cargas, veículos pesados e maquinários, o que aumenta o risco de acidentes fatais ou de grande gravidade. O trabalho nas docas, a carga e descarga de mercadorias e a operação de máquinas requerem grande agilidade, concentração e o cumprimento de normas de segurança, que nem sempre são suficientes para evitar acidentes. Isso coloca o trabalhador portuário em uma situação de risco constante.

2. Aposentadoria Especial

Em razão da natureza da atividade, muitos trabalhadores portuários enfrentam o desgaste físico e mental mais acentuado do que outros profissionais, o que torna mais difícil a continuidade no trabalho até a idade padrão de aposentadoria. O regime de aposentadoria especial, aplicável a algumas categorias de trabalhadores expostos a condições prejudiciais à saúde, se mostra um mecanismo essencial para garantir a dignidade desses profissionais, permitindo que se aposentem de forma antecipada, após um número reduzido de anos de contribuição.

4. Reonhecimento Histórico e Social da Função

CD253291892000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253291892000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 172/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.172/2025

Os trabalhadores portuários desempenham um papel crucial para a economia nacional, uma vez que os portos são pontos estratégicos para o comércio internacional e para o abastecimento interno de diversos produtos essenciais. A atividade portuária está intimamente ligada ao crescimento econômico e à movimentação do comércio exterior, tornando esses profissionais essenciais para o funcionamento do país. Portanto, é necessário que haja um reconhecimento formal da sua importância e a criação de um regime de previdência que leve em consideração as condições excepcionais de seu trabalho.

2. Precedentes Legais e Internacionais

Em diversos países, os trabalhadores que exercem funções em condições de risco, como aqueles expostos à radiação, atividades subterrâneas ou operações portuárias, têm reconhecimento como categoria especial para fins de aposentadoria. No Brasil, algumas profissões, como os trabalhadores da mineração, já possuem esse tipo de reconhecimento, o que reforça a necessidade de estender essa mesma consideração aos trabalhadores portuários.

Diante do exposto, é fundamental que o trabalhador portuário seja reconhecido como uma categoria especial do INSS, com direito à aposentadoria antecipada e com condições diferenciadas de seguridade social, como forma de assegurar a proteção de sua saúde e integridade, considerando as adversidades a que está submetido em sua jornada de trabalho. A implementação dessa medida contribuirá para a justiça social, para a dignidade desses trabalhadores e para o fortalecimento do sistema previdenciário.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

CD253291892000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253291892000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Solidariedade/SP

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 172/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.172/2025

CD253291892000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253291892000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 173/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.173/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Acrescente-se Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025.

"Art..... A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes na atividade portuária no ambiente do porto público e do porto privado, fica instituído em favor do trabalhador portuário o adicional de riscos de 40% (quarenta por cento), que incidirá sobre o valor do salário- hora ordinário e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos.

§ 1° Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

§ 2° Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

§ 3° O regulamento disporá sobre os critérios para aferição dos serviços considerados penosos e sob risco elevado na atividade portuária.

§ 4° Só será devido uma única vez, na execução da mesma tarefa, o adicional previsto neste artigo, mesmo quando ocorra, simultaneamente, mais de uma causa de risco."

JUSTIFICAÇÃO

CD254500100600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254500100600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 173/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.173/2025

A presente emenda visa contemplar o trabalhador portuário, dando a ele a importância que representa na economia do país.

O trabalhador portuário exerce atividades em um ambiente de risco e com condições de trabalho que demandam uma proteção diferenciada por parte da Previdência Social, dada a natureza e as especificidades dessa função. Atualmente, os trabalhadores portuários, especialmente aqueles que atuam diretamente nas operações de carga e descarga, movimentação de mercadorias e atividades relacionadas à manutenção da infraestrutura portuária, enfrentam condições adversas que justificam o reconhecimento de sua profissão como uma categoria especial dentro do sistema previdenciário.

1. Condições de Trabalho Adversas

O trabalhador portuário está exposto a condições de trabalho altamente insalubres e perigosas, como a constante exposição ao calor intenso, poeira, umidade, ruídos elevados e risco de acidentes com equipamentos pesados. Essas condições podem afetar a saúde do trabalhador a médio e longo prazo, com a possibilidade de desenvolver doenças ocupacionais, como problemas respiratórios, lesões musculoesqueléticas, e até doenças cardiovasculares.

2. Risco de Acidentes de Trabalho

O ambiente portuário é marcado por uma grande movimentação de cargas, veículos pesados e maquinários, o que aumenta o risco de acidentes fatais ou de grande gravidade. O trabalho nas docas, a carga e descarga de mercadorias e a operação de máquinas requerem grande agilidade, concentração e o cumprimento de normas de segurança, que nem sempre são suficientes para evitar acidentes. Isso coloca o trabalhador portuário em uma situação de risco constante.

2. Aposentadoria Especial

CD254500100600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254500100600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 173/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.173/2025

A proposta de inclusão do "adicional de risco portuário" no presente

A proposta de inclusão do "adicional de risco portuário" no presente projeto de lei tem por base o art. 7°, inciso XXIII da Constituição Federal, que prevê expressamente o direito dos trabalhadores ao adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, conforme previsto em lei.

No contexto das operações portuárias, as atividades desenvolvidas são, em sua maioria, classificadas como de alto risco. O trabalho portuário envolve exposição constante a condições de periculosidade, como a movimentação de cargas pesadas, o contato com substâncias perigosas, além de insalubridade inerente ao ambiente de trabalho e à infraestrutura portuária. A criação do adicional de risco visa garantir a justa compensação financeira a que esses trabalhadores têm direito, promovendo também uma medida de incentivo para que os empregadores adotem práticas e medidas para a eliminação ou redução de tais riscos no ambiente de trabalho.

A proposta busca regulamentar de maneira clara e objetiva a forma de pagamento desse adicional, evitando a sobreposição de benefícios de caráter similar que já vinham sendo pagos e que, por sua vez, muitas vezes geram insegurança jurídica. Com a instituição de um percentual fixo de 40% sobre o valor do salário-hora ordinário, a norma trará uniformidade ao tratamento da questão, proporcionando segurança aos trabalhadores portuários, que terão seus direitos assegurados de forma clara e efetiva.

Ademais, a proposta prevê que o regulamento estipulará os critérios específicos para a aferição dos serviços considerados sob risco na atividade portuária. Esta regulamentação é essencial para garantir que os critérios sejam adequados à realidade operacional e técnica do setor, prevenindo a insegurança jurídica na aplicação do adicional.

CD254500100600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254500100600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 173/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.173/2025

Por fim, ao dispor que o adicional será pago apenas uma vez, ainda que existam várias causas de risco simultâneas na execução de uma mesma tarefa, a proposta visa evitar o acúmulo de adicionais por risco, promovendo um equilíbrio justo entre os direitos dos trabalhadores e a sustentabilidade das operações portuárias.

Os portos são áreas de grande movimentação de cargas pesadas e volumosas, além de um fluxo constante de trabalhadores, veículos e equipamentos, como guindastes, empilhadeiras e transportadores. Esse ambiente dinâmico e desordenado aumenta significativamente o risco de acidentes, principalmente relacionados a:

Os trabalhadores portuários frequentemente trabalham em contêineres, navios e outras áreas elevadas, o que aumenta a possibilidade de quedas, bem como, devido ao tráfego intenso de veículos e equipamentos pesados, há uma alta incidência de acidentes envolvendo atropelamentos e, ainda, o manuseio de cargas volumosas e pesadas representa um risco de esmagamento e ferimentos graves.

De acordo com o estudo “Fatal Occupational Injuries in the U.S. Longshoring Industry, 1983–2010” (Mendes, F., e colaboradores, 2015), publicado na American Journal of Industrial Medicine, as taxas de fatalidade no trabalho portuário são significativamente superiores às de outras indústrias. Por exemplo, nos Estados Unidos, a taxa de fatalidade no setor de "Longshoring" (operações portuárias e de estiva) era de 15,9 por 100 mil trabalhadores, enquanto a taxa para todas as indústrias era de 3,4 por 100 mil trabalhadores.

Os trabalhadores portuários são frequentemente expostos a condições climáticas adversas, como chuvas intensas, ventos fortes, calor extremo ou frio intenso, que podem comprometer a segurança e a saúde. Essas condições aumentam o risco de acidentes, como quedas em superfícies escorregadias, além de causar desconforto térmico, desidratação, fadiga e

CD254500100600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254500100600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 173/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.173/2025

doenças ocupacionais relacionadas à exposição prolongada a ambientes hostis.

Segundo o estudo "Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo en los Puertos de América Latina y el Caribe" realizado pela Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a exposição a fatores climáticos extremos é uma das preocupações recorrentes para a saúde e segurança dos trabalhadores portuários, contribuindo para o alto índice de acidentes.

A manipulação e movimentação de cargas diversas nos portos muitas vezes incluem materiais perigosos, como produtos químicos tóxicos, inflamáveis, corrosivos ou contaminantes biológicos. A exposição acidental a essas substâncias pode resultar em intoxicações agudas, queimaduras químicas, alergias e até doenças crônicas.

A presença de contêineres que transportam cargas perigosas e substâncias tóxicas, aliada à necessidade de manuseio cuidadoso desses materiais, aumenta os riscos de acidentes e exposições prejudiciais à saúde dos trabalhadores. Um estudo publicado pelo Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) da Espanha aponta que a exposição a produtos químicos e agentes biológicos nos portos é um fator significativo para doenças respiratórias, dermatológicas e sistêmicas.

O trabalho portuário exige um ritmo intenso de atividades, com jornadas longas e, em regra, o trabalho em turnos para atender às demandas do transporte marítimo. O trabalho noturno e a falta de pausas adequadas para descanso podem contribuir para o aumento da fadiga dos trabalhadores, reduzindo a atenção e aumentando a probabilidade de acidentes.

A International Labour Organization (ILO) aponta que a fadiga relacionada a turnos longos e trabalho noturno é um fator crítico que afeta a segurança e a saúde ocupacional dos trabalhadores portuários, com impacto direto na taxa de acidentes e lesões no ambiente de trabalho.

CD254500100600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254500100600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 173/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.173/2025

De acordo com relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA), a implementação efetiva de práticas de segurança e a formação contínua dos trabalhadores são fatores essenciais para reduzir o risco de acidentes e melhorar a saúde ocupacional no setor portuário, mas, enquanto esse cenário não encontrar uma efetiva mudança, há justificativa técnica e jurídica para que os trabalhadores recebem um adicional que compense as condições de trabalho às quais estão expostos.

E a demonstrar que não se trata de riscos potenciais, mas efetivos, trazemos alguns dados estatísticos que reforçam a justificativa da presente emenda:

No Brasil, segundo informações da Fundacentro, o setor portuário é um dos que apresentam maior índice de acidentes graves e fatais, representando uma parcela significativa das estatísticas de acidentes de trabalho no país.

A CEPAL relata que, em portos da América Latina, as taxas de acidentes fatais por 100 mil trabalhadores podem ser de 6 a 10 vezes maiores que a média de outros setores de transporte.

Dessa forma, a presente emenda atende aos princípios constitucionais de valorização do trabalho e de proteção à saúde e à segurança dos trabalhadores, sem prejudicar o funcionamento das operações portuárias, promovendo justiça social e assegurando a dignidade no trabalho portuário.Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD254500100600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254500100600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 174/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.174/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Suprima-se o caput do artigo 102 do Projeto de Lei 733/2025.

JUSTIFICAÇÃO

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário, em emenda a ser inserida no Capítulo VI deste PL, e não ao trabalhador. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD255450146600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255450146600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 175/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.175/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se a seguinte redação ao artigo 110 do Projeto de Lei 733/2025

"Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários devem constituir um órgão de gestão de mão de mão de obra – OGMO destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e no regime de trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o registro do trabalhador portuário;

III – selecionar, treinar e habilitar o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro do trabalhador avulso;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas necessárias ao atendimento do trabalho portuário sob o regime de avulso e vínculo de emprego a prazo indeterminado, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

CD258436340700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258436340700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 175/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.175/2025

VII – Ceder trabalhador portuário avulso para vínculo de emprego a prazo indeterminado; e

VIII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1º. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições em contrário pactuada em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

§ 2º. Caso celebrado acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;".

JUSTIFICAÇÃO

O OGMO- Órgão Gestor da Mão de Obra do Trabalho Portuário deve ser o único para fornecer a mão de obra avulsa em cada porto, tendo a responsabilidade de realizar administração e fornecimento dessa mão de obra do trabalho, podendo ceder trabalhador para vínculo de emprego a prazo indeterminado.

A permissão para criação de empresas prestadoras de trabalho avulso para concorrer com o OGMO, simplesmente contribuiu para um desarranjo geral do sistema, com violação a Convenção 137 da OIT.

Sem um órgão responsável de controlar o número de trabalhadores avulsos necessários ao atendimento da demanda de cada porto,

CD258436340700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258436340700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 175/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.175/2025

haverá a precarização da mão de obra, além de um aumento indiscriminado de trabalhadores de forma que não será assegurada a obtenção e ganho.

Por outro lado, o projeto não assegura a garantia de renda. Se permite um aumento indiscriminado de trabalhadores com a consequente redução de oportunidades de trabalho, deve, em contrapartida assegura a garantia de renda.

Ao defender o modelo de centralização no fornecimento da mão de obra a único órgão é possível o efetivo controle e regulação dos quantitativos, como acontece com a atual legislação.

Por essas razões, a formação do OGMO não pode ser facultativa, mas, deve ser obrigatória, ao mesmo tempo que deve ser rejeitado o modelo de fornecimento de mão de obra avulsa por empresas prestadoras de serviços. Esse modelo que tem por espelho o que acontece em Portugal, tem se mostrado ineficaz e desastroso.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD258436340700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258436340700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 176/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.176/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embaracações.

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

I – capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

III- conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do

CD251943444200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251943444200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 176/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.176/2025

destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, convés, plataformas e em outros locais da embarcação.

“Parágrafo único. O trabalho portuário estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embarcações é considerado categoria profissional diferenciada.”

JUSTIFICAÇÃO

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

CD251943444200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251943444200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 176/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.176/2025

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje).

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos).

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção

CD251943444200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251943444200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 176/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.176/2025

decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no “costado” das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

CD251943444200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251943444200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 176/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.176/2025

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

CD251943444200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251943444200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 176/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.176/2025

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada para manter a atividade centenária de conferência de carga.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD251943444200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251943444200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 177/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.177/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. Em negociação coletiva de trabalho serão definidos a composição do quantitativo das equipes, a remuneração, os benefícios e as demais condições do trabalho, tanto na modalidade avulsa como a vínculo empregatício a prazo indeterminado, observando ao princípio da consensualidade previsto no Art. 108 deste Projeto de Lei".

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda incentiva a negociação coletiva e a observância dos princípios constantes no artigo 108 no sentido de que as relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos diversos princípios elencados nesse dispositivo.

O princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos também deve ser respeitado.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade

CD254591213000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254591213000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 17:58:27.717 - CTRAB
EMC 177/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.177/2025

de direitos entre t r a b a l h a d o r e s vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

Por outro lado, a negociação coletiva deve ser incentivada, pois somente através do diálogo se estabelecem as relações harmoniosas do capital e do trabalho.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD254591213000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254591213000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 178/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.178/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se ao art. 99 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 99. Considera-se trabalho portuário a atividade de movimentação e transporte de carga a bordo das embarcações principais, auxiliares e de apoio, bem como em terra desde o costado do navio até a entrada ou saída dos portões ou gates; a operação de equipamentos de terra ou de bordo, nos portos públicos e privados, no transporte e movimentação interno de carga inclusive de contêineres por caminhões ou TT (terminais tractors); na amarração de navios; no conserto, na etiquetagem, na restauração e remarcação de mercadorias; a vigilância de embarcações; a conferência a bordo, no costado, nos armazéns e pátios, nos gates e balanças; a limpeza e remoção de resíduos; a movimentação de bagagens e serviços correlatos de navio de passageiros; o lonamento e deslonamento, a peação e despeação a bordo e em terra bem como a colocação e retirada de castanhas; nos serviços conexos, correlatos e acessórios de carregamento e descarga de embarcações; nos serviços internos de movimentação de mercadorias por quaisquer meios, nos pátios e armazéns da área portuária alfandegada ou não, explorada em regime de arrendamento ou concessão dentro da área de porto organizado."

CD253552663500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253552663500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 178/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.178/2025

§ 1º. Os serviços portuários a que se refere o caput estão inseridos nas categorias profissionais de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcação, na forma de esta lei.

§ 2º. Fica assegurada a exclusividade dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho na modalidade avulsa e para a contratação a vínculo empregatício por prazo indeterminado nos serviços previsto no caput;

§ 3º. Como contrapartida ao direito à exclusividade os portuários registrados no OGMO deverão sempre estar à disposição e prontos para trabalhar, conforme inteligência da Convenção 137 da OIT, Art. 3º, item 3.

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

§ 5° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas;

JUSTIFICAÇÃO

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores. Nessa cadeia de movimentação de carga, o serviço de transporte interno faz parte do armazenamento e ainda do movimento de recebimento e entrega de carga,

CD253552663500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253552663500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 178/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.178/2025

sendo atividade essencialmente portuária quando desenvolvida no porto público e/ou privado.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive offshore é desenvolvido por trabalhadores portuários e a exclusão do trabalho dos estivadores, principalmente em portos do norte do país trará sérios prejuízos pela redução da oferta de trabalho, com grande impacto social negativo O projeto de Lei acaba com categorias centenárias sem regular as consequências e assegurar o devido amparo social. A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias: Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje) Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança. Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos) Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados

CD253552663500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253552663500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 178/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.178/2025

ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

Por outro lado, é o vigia portuário, inquestionável e verdadeiro sentinela de fronteira, na medida em que, ao assumir seu posto de trabalho, estabelece-se como agente de segurança, tanto das pessoas que pretendam ir a bordo, como das mercadorias, produtos e carga em geral, além de assumir a figura do “garantidor legal por ingerência”. Nos dias de hoje, todos os portos devem cumprir as exigências do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS, a fim de que possam operar os produtos, cargas e mercadorias, destinados à Europa e Estados Unidos.

Nesse sentido tem o vigia portuário formação para atender as exigências constantes de Parte A, Seção 7, 9 e seus respectivos itens do ISPS CODE, bem como pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros de: 1. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção ao navio. 2. Controlar o acesso ao navio. 3. Controlar o acesso de pessoas e seus pertences. 4. Monitorar as áreas de aceso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso a mesma. 5. Monitorar as áreas de convés e em torno do navio. 6. Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio. 7. Assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis. Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação.

A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo. Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra. Temos também informação de ingresso recente para o

CD253552663500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253552663500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 178/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.178/2025

sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra. Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Ainda que em alguns portos os consertadores estão sendo utilizados como multifuncionais na atividade de conferência, parecendo injusta a migração forçada para outras categorias. A expressão mais utilizada para tratar o desaparecimento do contrato de labor é “extinção”. O que propõe a norma é a extinção de categorias que historicamente serviram aos propósitos do capital e do país. Não nos parece ser momento oportuno e nem a forma adequada para extinção de atividades da categoria portuária, sobretudo sem qualquer compensação ou indenização, ainda mais sem qualquer estudo ou impacto do número de afetados, bem por isso manifestamos nossa discordância e somos pela manutenção da atual regra.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da

CD253552663500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253552663500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 178/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.178/2025

relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no “costado” das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura. A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração. O trabalho considerado de retaguarda em alguns portos nacionais representa parcela substancial da utilização da mão de obra avulsa, posto que na retaguarda o trabalho é constante (recebimento, armazenamento, entrega, remoção etc.…), enquanto no cais somente quando há navio. As normas trabalhistas devem respeito integral aos direitos e garantias fundamentais, expressos ou implícitos, além da

CD253552663500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253552663500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 178/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.178/2025

própria higidez do sistema produtivo que atualmente garante e assegura o processamento de carga portuária.

Assim, qualquer alteração no modelo de produção que amplie ou reduza garantias e direitos deve estar fulcrado em estudos técnicos e amparados em expectativas que não só regulem o futuro com vistas a automação, mas também crie soluções adequadas para a mão de obra que será impactada pelas modificações legislativas. É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também devem contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações. Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos, “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”. O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe: 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário”

CD253552663500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253552663500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 178/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.178/2025

designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional.

As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários. A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais tampouco pode a lei estabelecer redação descolada da realidade, uma vez que o conceito de trabalho não comporta abstração, mas contornos de natureza técnica, operacional, jurídica e histórica, que não podem ser afastados por mera convenção ou opção legislativa, sem um esteio na racionalidade do argumento ou daquilo que se pretende normatizar.

A proposta original, que no caput do artigo 99 limitava o conceito de labor portuário a bordo e no costado das embarcações, se mostra deletéria e disruptiva, pois não há contornos técnicos para formar novos conceitos, mas conceitos a partir de meras convenções, o que importa em mera abstração, o que pode ser confirmado, por exemplo, quando no inciso III do artigo é disposto que não é labor portuário aquele prestado em “barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore”, ou seja, nem mesmo à bordo e no costado de tais embarcações (a exemplo dos rebocadores e dos navios de supply) a movimentação de carga importaria em trabalho portuário, sem que qualquer critério ou justificativa técnica tenha sido apresentada, pelo que a proposta aqui objeto de emenda impõe limites de local (a bordo e costado) e, por fim, até mesmo do tipo de embarcação que importaria em regra de exceção (barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore), disposição sem qualquer critério técnico.

CD253552663500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253552663500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 178/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.178/2025

Destaque-se que, a exclusão do trabalho portuário em barcaças e balsas tem forte impacto em portos do norte do país, onde esse tipo de operação representa parcela significativa do trabalho portuário. O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD253552663500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253552663500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 179/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.179/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

CD259372954400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259372954400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 179/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.179/2025

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1°. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições contrarias pactuada pelas partes em instrumento coletivo de trabalho;

§ 2°. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços e, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, previstos no instrumento coletivo que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

CD259372954400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259372954400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 179/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.179/2025

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, bem como, daquele com outra forma de contratação, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

CD259372954400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259372954400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 179/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.179/2025

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

CD259372954400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259372954400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 179/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.179/2025

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

CD259372954400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259372954400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 179/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.179/2025

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga quando realizados a bordo.

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de

CD259372954400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259372954400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 179/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.179/2025

documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput , não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

CD259372954400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259372954400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 179/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.179/2025

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos. § 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários. Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.”

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICAÇÃO

CD259372954400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259372954400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 179/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.179/2025

A emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor. Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias. Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalhocidade). A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas das quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa. Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades

A Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos, assegura a operacionalidade dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a substituição do TíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO proposto no projeto de lei pela redação atual do

CD259372954400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259372954400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 179/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.179/2025

CAPíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra, como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD259372954400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259372954400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 180/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.180/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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

§ 1° A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo OGMO..

§ 2° A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1° deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou 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 e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

§ 3° os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4° O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

CD258086747600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258086747600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 180/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.180/2025

§ 5° Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações recepcionados pelo respesctivo órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT, a todo trabalhador portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda."

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda tem como objetivo substituir a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), entidades que representam os interesses do capital, por federações que representam os trabalhadores portuários, a Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB), no processo de autorização de qualificação e certificação profissional.

A substituição das entidades garante uma maior representatividade dos trabalhadores portuários no processo de qualificação e certificação profissional, conferindo legitimidade ao processo e permitindo que os próprios trabalhadores participem mais ativamente das decisões e autorizações relacionadas à sua profissão, suas qualificações e à prestação de serviços portuários.

Não se entendeu ou justificou ou explicitou a razão de serem excluídas as entidades representativas dos trabalhadores do direito a participar da qualificação do trabalho portuário no projeto. Por outro lado, existe a necessidade do controle de quantitativo dos trabalhadores para atender a cada porto, cabendo esse controle a nível nacional a ANTAQ.

CD258086747600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258086747600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 180/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.180/2025

A Convenção 137 da OIT determina no artigo 4, 1 que os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto. E, isto somente é possível que o controle do quantitativo de trabalhadores disponíveis.

Tal medida busca reforçar a valorização da mão de obra e o respeito aos direitos trabalhistas, assegurando uma abordagem mais equilibrada nas relações de trabalho no setor portuário.

O artigo 84 define o "trabalhador portuário" como aquele que possui uma qualificação profissional certificada para exercer atividades no porto público. No entanto, ao analisar essa definição à luz do conceito de "categoria profissional diferenciada", percebe-se um conflito direto com o artigo 511, parágrafo 3°, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O artigo 511, parágrafo 3°, da CLT estabelece que uma categoria profissional diferenciada é caracterizada por regulamentações próprias e específicas, que se aplicam mesmo quando os trabalhadores empregados em empresas que realizam a mesma atividade econômica, atividades econômicas semelhantes ou relacionadas. No caso dos trabalhadores portuários, o trabalho realizado tanto em portos públicos quanto em portos privados se enquadra na definição de “mesma atividade econômica ou atividades econômicas similares ou relacionadas”.

A redação atual do artigo 84, ao limitar-se a mencionar apenas o trabalho portuário no âmbito do porto público, cria uma restrição que desconsidera a amplitude da categoria profissional diferenciada, violando, assim, o disposto na CLT. Esta publicação falha ao não reconhecer que a atividade portuária, independentemente do tipo de porto (público ou privado), integra a mesma cadeia econômica, o que reforça a necessidade de regulamentação própria para todos os trabalhadores que atuam nesse setor, conforme exige a CLT.

CD258086747600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258086747600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 180/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.180/2025

Além disso, a omissão do artigo 84 em abordar as condições específicas, as normas coletivas legais e os direitos e deveres próprios dos trabalhadores portuários, independentemente do tipo de porto em que atuam, comprometem a proteção da categoria diferenciada. Tal omissão não apenas viola o artigo 511, parágrafo 3°, da CLT, mas também dificulta a aplicação de direitos específicos, como a negociação coletiva e condições especiais de trabalho, essenciais para categorias profissionais que possuem competências e características próprias.

Quanto à garantia de renda mínima e de acesso ao trabalho, a proposta legislativa trazida no § 5° visa harmonizar a previsão legal com o preceito contido na Convenção 137 da OIT de garantir aos trabalhadores portuários um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda visa proteger essa categoria de profissionais diante das especificidades do trabalho portuário, como sua sazonalidade e a crescente mecanização e tecnologia nos processos de movimentação de trabalho de cargas. Essa proteção se justifica pelos seguintes aspectos:

Os portos são conhecidos por terem atividades que variam conforme as demandas de comércio e transporte marítimo. Em determinados períodos, há grande movimentação de cargas, enquanto em outros, a atividade diminui significativamente.

Essa sazonalidade torna o trabalho dos portuários intermitente, com períodos de alta demanda e períodos de escassez de trabalho, criando uma instabilidade natural de renda e emprego. A Convenção 137 da OIT surge para amenizar esse efeito, garantindo que os trabalhadores tenham um mínimo de renda ou emprego garantido

A modernização dos portos, com a adoção de maquinário mais avançado e processos automatizados, impede a necessidade de mão de obra manual. Essa transformação gera riscos de desemprego ou redução drástica de trabalho para os trabalhadores portuários tradicionais, que dependem de

CD258086747600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258086747600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 180/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.180/2025

operações de carregamento e descarregamento de cargas. Portanto, a garantia de um mínimo de emprego ou renda serve como uma rede de proteção contra os impactos negativos que a mecanização e a automação podem ter sobre a força de trabalho portuária.

A natureza do trabalho portuário, especialmente pela sua importância estratégica para o comércio internacional e para o funcionamento das cadeias de suprimentos, exige um mínimo de estabilidade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. A Convenção 137 permite a necessidade de equilibrar a flexibilidade operacional dos portos com a segurança econômica dos trabalhadores. Ao garantir um mínimo de emprego ou renda, há uma tentativa de reduzir as desigualdades e promover condições dignas de trabalho, que também repercutem na estabilidade das comunidades portuárias e no ambiente social das cidades portuárias.

Os trabalhadores portuários possuem habilidades específicas, muitas vezes adquiridas ao longo de anos de experiência em atividades de alta periculosidade e exigência física. A Convenção 137, ao garantir uma renda mínima ou emprego, regular e valorizar essa singularidade, preservando o capital humano e mantendo uma reserva de trabalhadores constituída para quando a atividade portuária for exigida

Em resumo, a previsão legal da Convenção 137 da OIT é uma resposta direta à vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores portuários diante das flutuações inerentes à atividade portuária e à evolução tecnológica. Ela busca equilibrar as necessidades dos portos de eficiência e modernidade com a necessidade de preservar o bem-estar dos trabalhadores, garantindo-lhes um mínimo de segurança e dignidade no emprego e na renda.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

CD258086747600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258086747600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 180/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.180/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD258086747600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258086747600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 181/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.181/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se ao art. 103 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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 nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, ressalvado o disposto no § 4º do Art. 99 desta lei;

II – Trabalho avulso, exclusivamente por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO;

§1° O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário ou o operador portuário, observado a negociação coletiva com sindicato que representa categoria diferenciada;

§2° Enquanto permanecer no trabalho com vínculo de emprego a prazo indeterminado, o trabalhador avulso deixará de concorrer ao sistema de escalação avulsa do OGMO

§3° Fica vedada a utilização e contrato de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado

§4° O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO, desde que observado o intervalo de

CD252545245300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252545245300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 181/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.181/2025

11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho, salvo negociação coletiva de trabalho com a sindicato de categoria diferenciada.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda tem como objetivo suprimir a expressão "Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP" do inciso II do artigo 86 do projeto de lei, eliminando, assim, a possibilidade de terceirização no fornecimento de mão de obra portuária nos portos públicos.

A terceirização do trabalho portuário, por meio de empresas prestadoras de serviço, representa um risco significativo para os trabalhadores, pois introduz a precarização do trabalho, a desvalorização da qualificação profissional e a perda de direitos adquiridos.

Além disso, a presença de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) gera uma concorrência desleal com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que tem como principal função garantir a alocação de trabalhadores portuários avulsos em conformidade com as necessidades operacionais, respeitando os princípios de rodízio e equidade.

A inserção das EPTPs compromete o papel do OGMO ao submeter os trabalhadores portuários à lógica do mercado, desvalorizando a função de regulação da mão de obra e promovendo uma redução salarial decorrente da terceirização, precarizando as condições de trabalho.

A terceirização também enfraquece os sindicatos e as organizações representativas dos trabalhadores, dificultando as negociações coletivas e a organização dos trabalhadores em prol da melhoria de suas condições laborais.

Além disso, leva à redução de garantias trabalhistas e à flexibilização das regras de contratação, impactando negativamente a qualidade do serviço prestado e os direitos dos trabalhadores portuários.

CD252545245300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252545245300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 181/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.181/2025

O modelo que está sendo proposto é reconhecidamente mal suscedido, como pode ser constatado em portos de Portugal. A precarização da mão de obra acontece ainda por total falta de controle dos quantitativos necessários ao atendimento da demanda de cada porto. Existe ofensa a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 4, 1, determina que “os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto”.

Com a autorização de abertura e forma indiscriminada de empresas prestadoras de serviços terceirizadas não haverá o necessário dimensionamento dos efetivos de trabalhadores necessários ao atendimento da demanda.

Com isto ainda há ofensa ao art. 2, 2 da Convenção 137 da OIT, pois o projeto de lei não está garantindo “um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar.”

Cabe destacar ainda que as modalidades de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado, concorrem com o trabalho avulso, precarizando esta última forma de trabalho.

A proposta legislativa e a possibilidade de atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização tende a aumentar o turnover (rotatividade) dos trabalhadores, o que, em um ambiente portuário, pode impactar negativamente a segurança e eficiência das operações. A rotatividade alta implica uma perda de conhecimento técnico e prático dos trabalhadores, afetando diretamente a eficiência e a segurança no trabalho. No caso dos portos, onde atividades são críticas e complexas, a continuidade e a experiência dos trabalhadores são essenciais para garantir operações seguras e eficientes.

CD252545245300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252545245300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 181/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.181/2025

A atuação Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico traz riscos adicionais à segurança nacional. Portos são locais estratégicos e sensíveis, suscetíveis ao terrorismo, tráfico de drogas, armas e pessoas. Trabalhadores portuários bem treinados e devidamente supervisionados são parte crucial dos mecanismos de prevenção desses riscos. A introdução de uma mão de obra terceirizada por meio de uma empresa que não tenha um sistema mais permanente de trabalhadores, como ocorre como o OGMO, que pode ter menor controle e treinamento, aumenta a vulnerabilidade a essas ameaças, tornando mais difícil garantir que todos os trabalhadores sejam confiáveis e tenham o treinamento adequado para identificar atividades ilícitas.

A proposta pode prejudicar a conformidade com normas e certificações internacionais de segurança portuária, como o ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code). A consistência, mínimo turnover e a qualidade dos trabalhadores portuários são fatores essenciais para garantir que as operações estejam em conformidade com esses padrões internacionais. A atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização compromete a padronização e o alto nível de competência requerido para atender tais certificações, colocando em risco a reputação e a operação dos portos em âmbito global.

A proposta objeto do PL, apresenta riscos significativos à produtividade, efetividade operacional e competitividade do Brasil no comércio internacional. A alta rotatividade de trabalhadores terceirizados nos portos públicos compromete o conhecimento prático, a qualidade das operações e a segurança, impactando negativamente a eficiência portuária. Como consequência, os portos brasileiros perdem competitividade, tornando-se menos atraentes para investimentos e negócios globais. Essa combinação de fatores contribui para o aumento do "custo Brasil", prejudicando a economia e

CD252545245300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252545245300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 181/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.181/2025

dificultando o desenvolvimento sustentável do país. Portanto, a revisão da proposta como consta da emenda se faz necessária, focando na manutenção de padrões elevados de segurança e capacitação obrigatória dos trabalhadores para garantir operações portuárias eficientes e competitivas.

Por essas razões, a emenda propõe a exclusão da figura da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário (EPTP) no referido artigo, reforçando a centralidade do OGMO na gestão da mão de obra avulsa e assegurando que o trabalho portuário nos portos públicos e portos privados seja realizado em conformidade com as garantias legais e os princípios de proteção ao trabalhador.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força
Solidariedade/SP

CD252545245300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252545245300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 182/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.182/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Dê-se a seguinte redação ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco 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 principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II– capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

CD253751770300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751770300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 182/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.182/2025

III– conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 1° O trabalho portuário na capatazia, estiva, conferencia de carga e vigilância portuária é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 2° Para os fins desta lei, multifuncionalidade é habilitação do trabalhador para o exercício de mais de uma atividade portuária.

§ 3° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, e vigilância de embarcações e bloco com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.”

CD253751770300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751770300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 182/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.182/2025

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda substitui o art. 104 do projeto de lei, mantendo o texto atual do art. 40 da Lei nº 12.815/2013, que bem regula as atividades do trabalho portuário avulso.

Tal modificação se justifica pela necessidade de preservar as categorias profissionais específicas do setor portuário, garantindo o pleno exercício dos direitos dos trabalhadores e observando as normas de proteção previstas tanto na Constituição Federal quanto nas convenções internacionais de que o Brasil é signatário.

A Constituição Federal de 1988, em seus arts. 7º, 8º e 9º, protege o direito ao trabalho, à livre organização sindical e à greve. A extinção arbitrária de categorias profissionais sem uma devida mediação, estudo dos impactos no mercado de trabalho e as respectivas medidas compensatórias seria uma violação desses direitos fundamentais.

As Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), particularmente as Convenções nº 87 (sobre Liberdade Sindical e Proteção do Direito de Sindicalização) e nº 98 (sobre o Direito de Organização e Negociação Coletiva), protegem a organização dos trabalhadores em categorias profissionais e proíbem a extinção de categorias sem a devida negociação, compensação ou reacomodação no mercado de trabalho.

Além disso, a Convenção nº 158 da OIT, que regula a cessação da relação de trabalho, também se aplica à necessidade de proteger os trabalhadores de dispensas arbitrárias ou sem justa causa.

CD253751770300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751770300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 182/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.182/2025

Ao modificar o art. 87 do projeto de lei, que propõe a multifuncionalidade como obrigatoriedade e que restringe as categorias profissionais à estiva e capatazia, estamos contrariando as normas constitucionais e as convenções da OIT.

A extinção ou a alteração drástica dessas categorias não pode ser imposta sem que haja a devida análise de impacto social, medidas de reacomodação no mercado de trabalho e o oferecimento de indenizações justas aos trabalhadores afetados.

A Convenção 137 da OIT, específica do trabalho portuário obriga que a revisão das definições dos portuários seja por expressa consulta as representações profissionais estabelecendo: 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional.

As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8º da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8º) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

O texto substitutivo aqui apresentado assegura a continuidade das categorias profissionais já consolidadas e reconhecidas, assegurando, assim, a proteção dos trabalhadores portuários avulsos e garantindo o respeito aos seus direitos fundamentais.

CD253751770300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751770300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 182/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.182/2025

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD253751770300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253751770300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 183/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.183/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA N° _____

Acrescente-se os seguintes incisos I a III ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"I - É assegurada uma garantia renda anual para os trabalhadores portuários avulsos com inscrição válida no órgão de gestão de mão de obra, cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho e que cumpram regularmente suas obrigações profissionais inclusive as regras de assiduidade em vigor em cada porto, conforme regulamento.

§ 1º A garantia de renda anual será equivalente ao valor da média do ano civil imediatamente anterior da respectiva categoria em cada porto.

§ 2º Essa complementação será feita mensalmente e o valor a ser observado para tanto será equivalente a um doze avo do valor da média do ano civil imediatamente anterior.

§ 3º Além dos pré-requisitos previstos no presente artigo, somente fará jus a garantia da renda mínima, o trabalhador avulso que:

a - estiver apto para o trabalho portuário como avulso em no mínimo 80% dos dias do mês de apuração;

b - se disponibilizar para o trabalho no sistema de escalação em no mínimo, oitenta por cento das chamadas realizadas pelo respectivo órgão de gestão de mão de obra;

c - prestar os seus serviços nas escalações, inclusive compulsoriamente definidas pelo OGMO, no mínimo, a oitenta por cento dos

CD256113664900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256113664900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 183/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.183/2025

turnos de trabalho para os quais tenha se habilitado no sistema de escalação do respectivo órgão gestor.

§ 4º Compete ao OGMO a apuração e comprovação dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º.

§ 5º O trabalhador que descumprir os requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º, por três meses consecutivos ou cinco meses alternados, fica excluído do programa de complementação de renda previsto neste capítulo.

II– Os trabalhadores portuários avulsos com 25 anos de inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulsos, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante uma indenização equivalente a 70% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, observado o valor mínimo de R$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

III – Os trabalhadores portuários avulsos com 70 a nos de idade e com inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, terão sua inscrição cancelada em OGMO, mediante uma indenização equivalente a 40% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, ficando garantido um prazo de até 5 (cinco) anos para o TPA em atividade com idade superior a 70 anos;

IV - Aos trabalhadores portuários será garantido a participação nos lucros e resultados (PLR) das empresas tomadoras de serviço, conforme os preceitos da legislação vigente, como forma de incentivar o estímulo à produção e a dignidade no exercício das suas atividades.”

JUSTIFICAÇÃO

CD256113664900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256113664900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 183/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.183/2025

A presente emenda visa garantir uma transição justa e digna para os trabalhadores portuários que venham a ser afetados por eventuais extinções de categorias ou alterações profundas em suas condições de trabalho. Os direitos fundamentais dos trabalhadores, garantidos pela Constituição Federal, especialmente no art. 7° e art. 8°, bem como nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), proíbem a extinção de categorias profissionais sem a devida mediação dos impactos econômicos e sociais, além da adoção de medidas compensatórias.

A Convenção n° 87 da OIT, sobre liberdade sindical e proteção do direito de sindicalização, e a Convenção n° 158, que trata da cessação da relação de trabalho, asseguram o direito à proteção contra demissões arbitrárias e impõem a necessidade de consultas com os trabalhadores para discutir soluções quando há mudanças estruturais no mercado de trabalho.

Além disso, o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) aqui proposto, baseado nas melhores práticas de negociação coletiva e na experiência de setores industriais e de serviços, oferece uma opção digna e justa para aqueles trabalhadores que desejam se desligar voluntariamente do trabalho portuário após 30 anos de serviços prestados, garantindo uma compensação financeira adequada.

A proposta de participação nos lucros e resultados das empresas tomadoras de serviços tem como objetivo valorizar o trabalho portuário e incentivar o aumento da produtividade de maneira alinhada aos interesses econômicos do setor.

A emenda se harmoniza, ainda, com princípios fundamentais estabelecidos nas Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Organização das Nações Unidas (ONU) e na Constituição Federal do Brasil, refletindo a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhecendo a função social da atividade econômica e incorporando experiências internacionais bem-sucedidas na proteção dos direitos dos trabalhadores.

CD256113664900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256113664900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 183/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.183/2025

A Convenção n° 168 da OIT sobre a Promoção do Emprego e Proteção contra o Desemprego (1988) enfatiza a necessidade de proteger os trabalhadores afetados por mudanças estruturais no mercado de trabalho. Ela incentiva os Estados membros a fornecerem benefícios adequados aos desempregados, garantindo-lhes uma renda mínima durante a transição para novos empregos.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos (ONU), em seu artigo 23, afirma que "toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego". A garantia de renda assegura que os trabalhadores não fiquem desamparados diante da extinção de suas categorias profissionais.

A Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho estabelece no seu Artigo 2, item 2 que: “Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do País ou do porto de que se tratar”.

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, estabelece como direito dos trabalhadores a assistência aos desempregados. Além disso, o princípio da dignidade da pessoa humana (Art. 1°, III) reforça a obrigação do Estado em proteger os cidadãos em situações de vulnerabilidade econômica.

A proposta de emenda que estabelece o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) para trabalhadores com no mínimo 30 anos de serviço (Art. 88, II), por seu turno, se alinha com o disposto na Recomendação n° 166 da OIT sobre a Rescisão do Contrato de Trabalho (1982) que sugere que medidas sejam tomadas para mitigar os efeitos da rescisão, incluindo programas de aposentadoria antecipada e compensações financeiras adequadas, sendo que o PDV respeita a autonomia do trabalhador ao permitir que ele opte pelo desligamento em condições favoráveis.

CD256113664900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256113664900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 183/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.183/2025

O PDV reconhece, ainda, a contribuição dos trabalhadores veteranos e proporciona uma transição digna para a aposentadoria, refletindo o compromisso social das empresas e do Estado com aqueles que dedicaram grande parte de suas vidas ao trabalho portuário.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a Alemanha e o Japão utilizam PDVs como ferramentas eficazes para reestruturar setores industriais, oferecendo pacotes generosos que reconhecem a dedicação dos trabalhadores e facilitam a transição para a aposentadoria ou novas oportunidades.

No que pertine à Participação nos Lucros e Resultados (PLR) para trabalhadores portuários, proposto na emenda como o inciso III do art., observamos que tal proposta se alinha com a Orientação da OIT contida na Convenção n° 131 sobre Fixação de Salários Mínimos (1970), a qual enfatiza a necessidade de garantir remuneração justa e equitativa aos trabalhadores. A participação nos lucros e resultados é uma forma de reconhecer o esforço coletivo e promover a justiça salarial.

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, inciso XI, assegura a participação dos trabalhadores nos lucros ou resultados, desvinculada da remuneração, reforçando o direito à distribuição equitativa dos frutos do trabalho.

A PLR estimula a produtividade e o comprometimento, fortalecendo a relação entre empregadores e empregados. Além disso, promove a dignidade no exercício das atividades laborais, ao reconhecer e recompensar a contribuição dos trabalhadores para o sucesso empresarial.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a França e o Canadá, a participação nos lucros é prática comum e regulamentada, promovendo engajamento e alinhamento de interesses entre empregados e empregadores.

CD256113664900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256113664900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 183/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.183/2025

A presente emenda está ainda em sintonia com a prática adotada nos portos que são considerados como referência em operações portuárias em âmbito internacional. O modelo sugerido nesta emenda vem sendo aplicado nos portos da Costa Leste e Costa Oeste dos Estados Unidos desde 1.932.

A emenda proposta, com isso, reforça o princípio da dignidade da pessoa humana, central na Constituição Federal (Art. 1°, III), e reconhece o trabalho como fundamento da ordem social e econômica (Art. 170). Ao garantir renda, oferecer planos de desligamento justos e promover a participação nos lucros, a lei valoriza o trabalhador não apenas como força produtiva, mas como cidadão digno de proteção e reconhecimento.

A Constituição estabelece, ainda, que a atividade econômica deve cumprir sua função social (Art. 5°, XXIII; Art. 170). Isso implica em responsabilidades para com os trabalhadores e a sociedade em geral. As medidas propostas asseguram que o desenvolvimento econômico não ocorra em detrimento dos direitos trabalhistas, mas sim em harmonia com a justiça social e o bem-estar coletivo.

Novamente olhando para o cenário internacional, temos que diversos países adotam políticas similares para proteger trabalhadores em setores em transformação. A União Europeia, por exemplo, possui diretrizes para apoiar trabalhadores afetados por reestruturações, enfatizando a importância de medidas como compensações financeiras, requalificação profissional e participação nos lucros para garantir transições justas e sustentáveis.

Os fundamentos apresentados demonstram que o texto legal proposto está em consonância com as Convenções da OIT, os princípios da ONU e os preceitos da Constituição Federal do Brasil. Ele promove a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhece a função social da atividade econômica e incorpora práticas internacionais eficazes na proteção dos direitos laborais. Assim, as medidas propostas não apenas atendem aos

CD256113664900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256113664900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 18:00:40.177 - CTRAB
EMC 183/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.183/2025

requisitos legais e constitucionais, mas também reforçam o compromisso com a justiça social e o desenvolvimento humano.

Por fim, ao estabelecer uma garantia de renda temporária para os trabalhadores de categorias extintas, até que sejam reabsorvidos no mercado de trabalho, estamos assegurando um princípio fundamental de segurança econômica e dignidade no emprego, alinhado aos princípios constitucionais de proteção ao trabalho e à dignidade da pessoa humana.

Desta forma, a emenda proposta não apenas preserva os direitos dos trabalhadores afetados, mas também incentiva o diálogo social e a busca por soluções que respeitem os direitos fundamentais e promovam uma transição justa para todos os envolvidos.

Desse modo, pelo exposto, submete-se a emenda para aprovação.

Sala das Sessões, em de 2025

Deputado Federal Paulinho da Força

Solidariedade/SP

CD256113664900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256113664900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulinho da Força

Apresentação: 22/04/2025 19:35:57.420 - CTRAB
EMC 184/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.184/2025

EMENDA Nº xx - 2025
(ao PL 733 de 2025)

Alteração no Art. 16 com a inclusão de texto sobre a necessidade de realização de audiência pública para alteração da poligonal do porto e PDZ.
Sugere-se, portanto, a seguinte redação:

> **Art. 16.** A proposta de revisão da poligonal do porto e do PDZ deverá ser obrigatoriamente **ser submetida a Audiência Pública, coordenada pelo Conselho de Autoridade Portuária**, sob pena de nulidade.

JUSTIFICAÇÃO

A CF/88 consagra o princípio da participação popular na gestão da coisa pública. A realização de audiências públicas permite o acompanhamento pela sociedade, com transparência, melhores práticas e fundamentação mais adequadas das decisões administrativas adotadas.
A inclusão da obrigatoriedade da Audiência Pública, com pena de nulidade, garante um processo democrático, transparente e legítimo para a revisão, considerando múltiplos interesses e prevenindo conflitos.

CD254344559100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254344559100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Motta

Apresentação: 22/04/2025 19:38:36.037 - CTRAB
EMC 185/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.185/2025

EMENDA Nº xx - 2025
(ao PL 733 de 2025)

Alteração no Art. 17 com a alteração do texto “pré-qualificados” por “habilitados.

Sugere-se a seguinte redação ao art. 17, com a finalidade de corrigir a atecnica do termo pré-qualificar:

> **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 **habilitados**.

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo em questão se refere aos operadores portuários como pré-qualificados. Entende-se que a menção correta é “HABILITADOS”, notadamente porque após a pré-qualificação não existe uma qualificação ou uma pós-qualificação. A Autoridade Portuária habilita e esse operador fica disponivel ao mercado para atuar na prestação dos serviços portuários.

CD256434406700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256434406700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Motta

Apresentação: 22/04/2025 19:41:38.140 - CTRAB
EMC 186/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.186/2025

EMENDA Nº xx - 2025
(ao PL 733 de 2025)

Modifica os incisos II, III, IV, V, VII, VIII, IX, XV, XVI, XIX, XXVIII, XXXI do art. 13 do PL 733/2025 e inclui o inciso XXXVI no mesmo dispositivo.

Alteração de texto no art. 13, inc. II, III, IV, V, VII, VIII, IX, XV, XVI, XIX, XXVIII, XXXI com com o seguinte teor:

Art. 13
...
II - submeter ao ministério competente proposta de revisão da poligonal do porto, sempre acompanhado de parecer do Conselho de Autoridade Portuária;
III - elaborar e submeter o PDZ ao ministério competente, após a aprovação do Conselho de Autoridade Portuária;
IV- estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto (REP) e das hidrovias, observadas as diretrizes do ministério competente, submetendo-o previamente à aprovação do Conselho de Autoridade Portuária;
V - editar a estrutura tarifária, propor e arrecadar os valores relativos à sua atividade, observada a regulamentação da Antaq, sempre acompanhado de parecer do Conselho de Autoridade Portuária;
...
VII - planejar e executar as dragagens de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto, com observância ao Plano Nacional de Dragagem, segundo as definições técnicas estabelecidas pelo Conselho de Autoridade Portuária, 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, acompanhada de manifestação do Conselho de Autoridade Portuária;
IX - conceder, facultativamente, canais de acessos aquaviários, rodoviários e ferroviários nos limites do porto público, nos termos da regulamentação da Antaq e do Regulamento de Exploração do Porto (REP);
XV - celebrar os contratos de transição, de uso temporário e de passagem, em consonância com o PDZ do porto e observada a regulamentação da Antaq;
XVI - habilitar os operadores portuários da área de cais de uso público, de acordo com as normas estabelecidas pela Antaq;
...
XIX - estabelecer o horário de funcionamento do porto, segundo o Regulamento de Exploração do Porto (REP), observadas as diretrizes do ministério competente;
...
XXVIII - propor ao ministério competente a abertura de capital social da empresa de economia mista, mantido o controle acionário, sempre acompanhado de parecer do Conselho de Autoridade Portuária;
...
XXXI - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária, incluindo a disponibilização de instalações físicas e recursos humanos, segundo as necessidades estabelecidas por este;
Inclusão de mais um inciso no art. 13, com o seguinte teor:
XXXVI – disponibilizar instalações e áreas para o desenvolvimento das atividades do OGMO, segundo as diretrizes estabelecidas pelo Conselho de Autoridade Portuária.

CD252832728400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252832728400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Motta

Apresentação: 22/04/2025 19:41:38.140 - CTRAB
EMC 186/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.186/2025

JUSTIFICAÇÃO

A atual redação dos incisos II, III, IV, V, VII, VIII, XXVIII, XXXI, ao tratar das competências da Autoridade Portuária, não faz referência ao Conselho de Autoridade Portuária, cujo parecer é indispensável nas situações indicadas nos dispositivos.

Importa registrar que a própria redação do art. 16 do PL em questão estabelece que "*A proposta de revisão da poligonal do porto e do PDZ deverá ser obrigatoriamente apresentada ao Conselho de Autoridade Portuária, sob pena de nulidade*."

Além disso, o CAP, conforme art. 20 do PL em voga, tem representação de diversos blocos que atuam nas atividades portuárias: representantes do poder público, representantes das operações portuárias privadas, representantes dos trabalhadores e representantes dos usuários, o que o torna um órgão democrático e de relevância ímpar no setor, sendo o ambiente adequado para as discussões acerca das diversas competências da Autoridade Portuária indicadas no art. 13 em questão.

Desse modo, as alterações propostas nesta Emenda somente compatibilizam a redação dos incisos mencionados à importância do Conselho de Autoridade Portuária para o setor.

Da mesma forma, a atual redação do inciso IX apenas fez referência à regulamentação da ANTAQ, deixando de constar a referência às normas do Regulamento de Exploração do Porto. Considerando que o PL confere a devida importância ao REP, este deve ser mencionado também no inciso IX.

Quanto ao inciso XV, o dispositivo deixou de estabelecer a obrigatoriedade de se observar o PDZ nos contratos de transição, uso temporário e de passagem celebrados pelas Autoridades Portuárias. Diante da relevância do PDZ, sugere-se a alteração.

O inciso XVI traz como competência da Autoridade Portuária a pré-qualificação de operadores portuários, quando se entende que o verbete correto é "habilitar" os operadores portuários, notadamente porque após a pré-qualificação não existe uma qualificação ou uma pós-qualificação. A Autoridade Portuária habilita e esse operador fica disponível ao mercado para atuar na prestação dos serviços portuários. Desse modo, para corrigir a técnica do termo pré-qualificar, sugere-se a alteração.

No inciso XIX, faltou a referência ao REP. Considerando que o PL confere a devida importância ao REP, este deve ser mencionado também no inciso XIX.

Sugere-se, por fim, quanto ao artigo 13, que se inclua o XXXVI, suprindo lacuna na legislação atual sobre o apoio administrativo necessário das Autoridades Portuárias aos OGMOs, que são entidades sem fins lucrativos criadas pela lei para realizar a gestão da mão de obra do trabalho portuário.

CD252832728400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252832728400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Motta

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 187/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.187/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se ao art. 99 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 99. Considera-se trabalho portuário a atividade de movimentação e transporte de carga a bordo das embarcações principais, auxiliares e de apoio, bem como em terra desde o costado do navio até a entrada ou saída dos portões ou gates; a operação de equipamentos de terra ou de bordo, nos portos públicos e privados, no transporte e movimentação interno de carga inclusive de contêineres por caminhões ou TT (terminais tractors); na amarração de navios; no conserto, na etiquetagem, na restauração e remarcação de mercadorias; a vigilância de embarcações; a conferência a bordo, no costado, nos armazéns e pátios, nos gates e balanças; a limpeza e remoção de resíduos; a movimentação de bagagens e serviços correlatos de navio de passageiros; o lonamento e deslonamento, a peação e despeação a bordo e em terra bem como a colocação e retirada de castanhas; nos serviços conexos, correlatos e acessórios de carregamento e descarga de embarcações; nos serviços internos de movimentação de mercadorias por quaisquer meios, nos pátios e armazéns da área portuária alfandegada ou não, explorada em regime de arrendamento ou concessão dentro da área de porto organizado.

§ 1º. Os serviços portuários a que se refere o caput estão inseridos nas categorias profissionais de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcação, na forma de esta lei.

§ 2º. Fica assegurada a exclusividade dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho na modalidade avulsa e para a contratação a vínculo empregatício por prazo

CD255255942400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255255942400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 187/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.187/2025

indeterminado nos serviços previsto no caput;

§ 3º. Como contrapartida ao direito à exclusividade os portuários registrados no OGMO deverão sempre estar à disposição e prontos para trabalhar, conforme inteligência da Convenção 137 da OIT, Art. 3º, item 3.

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

§ 5° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas;"

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD255255942400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255255942400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 188/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.188/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

CD259719643800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259719643800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 188/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.188/2025

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1°. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições contrarias pactuada pelas partes em instrumento coletivo de trabalho;

§ 2°. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços e, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, previstos no instrumento coletivo que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

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

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, bem como, daquele com outra forma de

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259719643800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

CD259719643800

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 188/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.188/2025

contratação, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

CD259719643800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259719643800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 188/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.188/2025

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretres ou seus

CD259719643800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259719643800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 188/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.188/2025

prepostos.

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga quando realizados a bordo.

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da

CD259719643800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259719643800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 188/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.188/2025

mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput , não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

...

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

CD259719643800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259719643800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 188/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.188/2025

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.”

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD259719643800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259719643800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 189/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.189/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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

§ 1° A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo OGMO..

§ 2° A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1° deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou 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 e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

§ 3° os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4° O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 5° Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações

CD259083070000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259083070000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 189/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.189/2025

recepcionados pelo respesctivo órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT, a todo trabalhador portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda.”

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD259083070000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259083070000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 190/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.190/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se ao art. 103 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

“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 nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, ressalvado o disposto no § 4º do Art. 99 desta lei;

II – Trabalho avulso, exclusivamente por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO;

§1° O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário ou o operador portuário, observado a negociação coletiva com sindicato que representa categoria diferenciada;

§2° Enquanto permanecer no trabalho com vínculo de emprego a prazo indeterminado, o trabalhador avulso deixará de concorrer ao sistema de escalação avulsa do OGMO

§3° Fica vedada a utilização e contrato de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado

§4° O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho, salvo negociação coletiva de trabalho com a sindicato de categoria diferenciada.”

CD251579406500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251579406500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 190/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.190/2025

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**

UNIÃO BRASIL

CD251579406500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251579406500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 191/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.191/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se a seguinte redação ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco 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 principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II– capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

III– conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da

CD259884970600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259884970600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 191/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.191/2025

mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 1° O trabalho portuário na capatazia, estiva, conferencia de carga e vigilância portuária é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 2° Para os fins desta lei, multifuncionalidade é habilitação do trabalhador para o exercício de mais de uma atividade portuária.

§ 3° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, e vigilância de embarcações e bloco com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.”

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**

UNIÃO BRASIL

CD259884970600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259884970600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 192/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.192/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Acrescente-se os seguintes incisos I a III ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"I - É assegurada uma garantia renda anual para os trabalhadores portuários avulsos com inscrição válida no órgão de gestão de mão de obra, cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho e que cumpram regularmente suas obrigações profissionais inclusive as regras de assiduidade em vigor em cada porto, conforme regulamento.

§ 1º A garantia de renda anual será equivalente ao valor da média do ano civil imediatamente anterior da respectiva categoria em cada porto.

§ 2º Essa complementação será feita mensalmente e o valor a ser observado para tanto será equivalente a um doze avo do valor da média do ano civil imediatamente anterior.

§ 3º Além dos pré-requisitos previstos no presente artigo, somente fará jus a garantia da renda mínima, o trabalhador avulso que:

a - estiver apto para o trabalho portuário como avulso em no mínimo 80% dos dias do mês de apuração;

b - se disponibilizar para o trabalho no sistema de escalação em no mínimo, oitenta por cento das chamadas realizadas pelo respectivo órgão de gestão de mão de obra;

c - prestar os seus serviços nas escalações, inclusive compulsoriamente definidas pelo OGMO, no mínimo, a oitenta por cento dos turnos de trabalho para os quais tenha se

CD250779845500

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250779845500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini e outros

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 192/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.192/2025

habilitado no sistema de escalação do respectivo órgão gestor.

§ 4º Compete ao OGMO a apuração e comprovação dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º.

§ 5º O trabalhador que descumprir os requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º, por três meses consecutivos ou cinco meses alternados, fica excluído do programa de complementação de renda previsto neste capítulo.

II – Os trabalhadores portuários avulsos com 25 anos de inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulsos, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante uma indenização equivalente a 70% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, observado o valor mínimo de R$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

III – Os trabalhadores portuários avulsos com 70 a nos de idade e com inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, terão sua inscrição cancelada em OGMO, mediante uma indenização equivalente a 40% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, ficando garantido um prazo de até 5 (cinco) anos para o TPA em atividade com idade superior a 70 anos;

IV - Aos trabalhadores portuários será garantido a participação nos lucros e resultados (PLR) das empresas tomadoras de serviço, conforme os preceitos da legislação vigente, como forma de incentivar o estímulo à produção e a dignidade no exercício das suas atividades.”

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD250779845500

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250779845500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini e outros

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 192/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.192/2025

Emenda na Comissão

Deputado(s)

1 Dep. Felipe Francischini (UNIÃO/PR)

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250779845500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini e outros

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 193/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.193/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD259704286400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259704286400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 194/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.194/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se a seguinte redação ao caput do art. 106, incluindo-se um parágrafo único, do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 106. É facultada aos titulares portos privados a contratação trabalhadora portuária, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, observado o disposto em instrumento coletivo de trabalho firmado com sindicatos de portuários que representam categoria profissional diferenciada.

Paragrafo único. Os portos privados também poderão utilizar trabalhador portuários avulsos, com a intermediação de OGMO com competência sobre o local da referida instalação portuária, obedecendo à negociação coletiva de trabalho."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD256642817200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256642817200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 195/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.195/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Acrescente-se onde couber ao Projeto de Lei 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. .... Fica assegurado aos trabalhadores portuários que vierem a perder seu posto de trabalho em decorrência de processos de automação e/ou mecanização das operações portuárias o pagamento de uma indenização compensatória equivalente a 12 (doze) meses de sua última remuneração média, bem como o direito à requalificação profissional a ser custeada e promovida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sem prejuízo dos demais direitos trabalhistas e previdenciários previstos em lei."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD252701266700

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252701266700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 196/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.196/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Acrescenta-se onde couber no Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. xx - O trabalhador portuário, inscrito no OGMO até a data de entrada em vigor da presente lei, quando atingir 25 (vinte e cinco) anos de serviço no porto, seja na modalidade avulsa ou a vínculo empregatício, terá direito a aposentaria especial por presunção de especialidade de classe, junto ao INSS, sem necessidade de comprovação de condições especiais."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD253258987100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253258987100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 197/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.197/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Acrescente-se onde couber ao Projeto de Lei 733/2025.

"Art. XX A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes na atividade portuária no ambiente do porto público e do porto privado, fica instituído em favor do trabalhador portuário o adicional de riscos de 40% (quarenta por cento), que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos.

§ 1° Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

§ 2° Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

§ 3° O regulamento disporá sobre os critérios para aferição dos serviços considerados penosos e sob risco elevado na atividade portuária.

§ 4° Só será devido uma única vez, na execução da mesma tarefa, o adicional previsto neste artigo, mesmo quando ocorra, simultaneamente, mais de uma causa de risco."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD251165325200

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251165325200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 198/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.198/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Suprima-se o caput do artigo 102 do Projeto de Lei 733/2025.

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD252498018300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252498018300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 199/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.199/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se a seguinte redação ao artigo 110 do Projeto de Lei 733, de 2025

"Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários devem constituir um órgão de gestão de mão de mão de obra – OGMO destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e no regime de trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o registro do trabalhador portuário;

III – selecionar, treinar e habilitar o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro do trabalhador avulso;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas necessárias ao atendimento do trabalho portuário sob o regime de avulso e vínculo de emprego a prazo indeterminado, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII – Ceder trabalhador portuário avulso para vínculo de emprego a prazo indeterminado; e

VIII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

CD253664661200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253664661200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 199/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.199/2025

§ 1º. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições em contrário pactuada em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

§ 2º. Caso celebrado acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;"

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD253664661200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253664661200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 200/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.200/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. Em negociação coletiva de trabalho serão definidos a composição do quantitativo das equipes, a remuneração, os benefícios e as demais condições do trabalho, tanto na modalidade avulsa como a vínculo empregatício a prazo indeterminado, observando ao princípio da consensualidade previsto no Art. 108 deste Projeto de Lei".

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD257016910300

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257016910300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 201/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.201/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Suprima-se o Capítulo III, do Projeto Lei n.º 733, de 2025.

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD256418729600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256418729600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 202/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.202/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se a seguinte redação ao § 3° do art. 115, do Projeto Lei n.º 733, de 2025, a seguinte redação:

"§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos da categoria de origem e, em seguida, os multifuncionais."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD251800540800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251800540800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 203/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.203/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Suprima-se o parágrafo único do artigo 99, do Projeto de Lei n.º 733, de 2025.

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**

UNIÃO BRASIL

CD256601877600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256601877600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 204/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.204/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Inclua-se a seguinte redação ao inciso III ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD258379282400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258379282400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 205/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.205/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se a seguinte redação ao art. 126

"Art. 126.

.....

§ 2º A contratação por prazo indeterminado de trabalhadores portuários far-se-á entre os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO e, excepcionalmente, após celebração de negociação coletiva, entre os trabalhadores portuários cadastrados no OGMO.

§ 3º Comprovada a ausência de interesse dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, poderá haver contratação de trabalhadores externos ao sistema OGMO, sendo obrigatório:

I – negociação coletiva prévia;

II – treinamento prévio pelo OGMO; e

III – intermediação pelo OGMO.

§ 4º A negociação coletiva deverá prever condições de trabalho e benefícios social, além da garantia de renda (conforme Convenção 137 da OIT) aos trabalhadores portuários avulsos que dependem exclusivamente do trabalho portuários e que permanecerem com rodiziários do OGMO.

CD259254997400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259254997400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 205/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.205/2025

§ 5º As contratações referidas nos §§ 2º e 3º deste artigo observarão a média salarial da categoria.”

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD259254997400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259254997400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 206/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.206/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O inciso II do art. 4º do Projeto de Lei n.º 733, de 2025 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º .....

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD257857835300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257857835300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 207/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.207/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Acrescenta o inciso XVII ao Art. 3º do PL 733, de 2025.

"Art. 3º .....

....

XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**

UNIÃO BRASIL

CD256749730200

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256749730200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 208/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.208/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Dê-se a seguinte redação ao art. 112:

"Art. 112. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 87; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registo do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

§ 4º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho."

Sala das Sessões, abril de 2025.

CD257706253100

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257706253100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 208/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.208/2025

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**

UNIÃO BRASIL

CD257706253100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257706253100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 209/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.209/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O § 1º do art. 101 do Projeto de Lei n.º 733, de 2025 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 101 .....

"§ 1º Fica instituída a Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, em razão de sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país, buscando:

I - promover a qualificação técnica, a certificação profissional e o acesso ao processo de educação continuada;

II - ser executada pelas instituições de ensino integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica;"

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD254975283500

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254975283500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 210/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.210/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O art 3º do Art.101, caput, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§3º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário e do trabalho portuário avulso será atestada mediante certificado emitido pelos Institutos Federais e adotado pelo OGMO, que atuarão como instituições acreditadoras e certificadoras das competências profissionais específicas do setor portuário."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD259355736700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259355736700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 211/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.211/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O §2º do Art.101, caput, passa a vigorar com a seguinte redação:

§ 2º A educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores nos portos, será discutida e pactuada no âmbito do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos, constituído localmente, regionalmente ou no âmbito de cada complexo portuário, a ser composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil, conforme regulamento.”

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD257284067900

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257284067900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 212/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.212/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Acrescenta inciso XII ao art. 4º do Projeto de Lei n.º 733, de 2025, com a seguinte redação:

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD253356661300

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253356661300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 213/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.213/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O inciso III do §1º do Art.104 do Projeto de Lei n.º 733, de 2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 104.....

§1º .....

III - Conferência de carga e descarga: atividade de identificação, registro, contagem e inspeção de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino e verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferencia do manifesto e demais serviços correlatos, na forma manual ou utilizando sistemas informatizados, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, seja no seu costado, ou remotamente, através do uso de tecnologias da informação nas dependências administrativas do porto público ou privado."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD250948455200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250948455200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 214/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.214/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O §4º do Art.104 do Projeto de Lei n.º 733, de 2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 104.....

§4º Para os fins desta lei, considera-se multifuncionalidade a aptidão do trabalhador portuário, após processo de capacitação e certificação, para exercer múltiplas funções no âmbito das atividades portuárias, incluindo aquelas distintas de sua função de origem."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD255675627700

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255675627700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini e outros

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 214/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.214/2025

Emenda na Comissão

Deputado(s)

1 Dep. Felipe Francischini (UNIÃO/PR)

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255675627700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini e outros

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 215/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.215/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O Art.105 do Projeto de Lei n.º 733, de 2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.105 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos ou equipes, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho portuário na forma de avulso ou a vínculo empregatício a prazo indeterminado, serão objeto de negociação coletiva do trabalho entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico dos operadores portuários, nos portos públicos ou privados, mediante Convenção ou Acordo Coletivo do Trabalho."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**

UNIÃO BRASIL

CD257141571700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257141571700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 216/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.216/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O Art.106 do Projeto de Lei n.º 733, de 2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra do complexo portuário ao qual está abrangido, nos termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado firmados com sindicatos representantes de categoria profissional diferenciada de portuários."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD252443694600

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252443694600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 217/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.217/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O inciso VIII do Art.3º do Projeto de Lei n.º 733, de 2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º .....

...

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD257321405200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257321405200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 218/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.218/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Acrescenta-se o paragrafo único ao art. 51 do Projeto de Lei n.º 733, de 2023, com a seguinte redação:

Art. 51.....

[...]

“Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais.”

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD253821190700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253821190700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 219/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.219/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Acrescenta-se paragrafo único ao Art.124 do Projeto de Lei n.º 733, de 2023 com a seguinte redação:

Art. 124.....

Parágrafo Único - O processo de certificação profissional, possui características específicas e constitui um conjunto articulado de ações de natureza educativa descrito a seguir:

I - sistematização de conhecimentos e competências profissionais que possibilite a elaboração do processo de certificação profissional, de itinerário formativo e de elevação de escolaridade;

II - desenvolvimento de metodologias que permitam identificar, avaliar e reconhecer conhecimentos e competências profissionais que habilitem para o exercício profissional ou para a conclusão ou prosseguimento de estudos;

III - atendimento às demandas de certificação profissional correspondentes aos cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especialização técnica e superiores de tecnologia;

IV - estímulo à inclusão socioprodutiva e ao aumento das possibilidades de inserção profissional e de permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho; e

V - articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes para ampliação da oferta de certificações profissionais.”

Sala das Sessões, abril de 2025.

CD259767031800

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259767031800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 219/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.219/2025

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**

UNIÃO BRASIL

CD259767031800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259767031800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 220/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.220/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Acrescenta-se §2º ao Art.110 do Projeto de Lei n.º 733, de 2023 com a seguinte redação:

Art. 110. ...

[...]

§2º No caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista será de responsabilidade solidária dos portos públicos, privados, operadores e terminais portuários integrantes do complexo portuário, incluindo o pagamento de multa rescisória equivalente a duzentos por cento (200%) sobre os valores apurados para fins rescisórios do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS.

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD259279505900

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259279505900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 221/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.221/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O § 1º do Art.110 do Projeto de Lei n.º 733, de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

§1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas demais normas pactuadas em Convenção Coletiva que discipline a gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD255878893200

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255878893200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 222/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.222/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O § 2º do Art.127 do Projeto de Lei n.º 733, de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 127. ...

...

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

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD258672872200

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258672872200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 223/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.223/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O caput do Art.128 do Projeto de Lei n.º 733, de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, 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 transferidos às instituições de educação profissional e tecnológica integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e que possuam portos em sua área de influência, conforme plano de trabalho da Entidade Executora (EEX) e no regulamento desta Lei, com a finalidade de oferecer educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades para os trabalhadores nos portos.

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**

UNIÃO BRASIL

CD259896361200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259896361200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 224/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.224/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

O §1 º do Art.128 do Projeto de Lei n.º 733, de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. ....

§1º Os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, correspondentes aos valores previstos no caput deste artigo serão aplicados integralmente, vedado o contingenciamento, por meio de transferências intra-orçamentárias, para o custeio e a implementação da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, pela instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, em âmbito local e/ou regional, conforme plano de trabalho elaborado pela instituição de ensino e aprovado pelo Comitê Gestor da Política de Educação Profissional e Tecnológica local e/ou regional.

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**

UNIÃO BRASIL

CD256801270800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256801270800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 225/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.225/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO FELIPE FRANCISCHINI - UNIÃO BRASIL/PR

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Inclua-se inciso IV ao §1º do Art.104, com a seguinte redação:

"Art. 104.....

§1º.....

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD256529030400

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 265 | CEP 70160-900 Brasília-DF
Tel (61) 3215-2265 | dep.felipefrancischini@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256529030400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 226/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.226/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Inclua-se inciso V ao §1º do Art.104, com a seguinte redação:

"Art. 104.....

§1º.....

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;"

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD259594763000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259594763000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 227/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.227/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Inclua-se onde couber:

"Art. XX É dispensável a intervenção de operadores portuários em 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

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

III - relativas à movimentação de:

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

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

CD251072716300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251072716300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 227/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.227/2025

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

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

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**

UNIÃO BRASIL

CD251072716300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251072716300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 228/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.228/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Inclua-se onde couber:

"Art. XX. A inscrição no OGMO, do trabalhador portuário avulso, extingue-se, por qualquer uma das seguintes possibilidades:

I. por cancelamento resultante de descumprimento de normas de procedimento, disciplinares e de assiduidade ou por indisponibilização para a escalação ao trabalho avulso por prazo superior a noventa dias, ininterruptos e injustificados, sem qualquer indenização, garantido o direito de defesa;

II. por cancelamento sem justa causa a qualquer momento, mediante notificação de 30 (trinta) dias e pagamento de indenização no valor equivalente a 70% (setenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios;

III. por idade máxima de 70 (setenta) anos, com o pagamento de indenização no valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios; ou

IV. por morte;"

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários avulsos com idade a partir de 60 (sessenta) anos, ou quando completarem essa idade, e com registro válido em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente

CD259445719000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259445719000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 228/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.228/2025

lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante a indenização prevista no inciso II deste artigo.

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**
UNIÃO BRASIL

CD259445719000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259445719000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 229/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.229/2025

COMISSÃO DO TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA /2025

Acrescente-se os artigos 13-A, 13-B, 13-C, 13-D e 13-E ao Título II, Capítulo III para dispor sobre a Guarda Portuária

"Art. 13-A. Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – **Guarda Portuária**: estrutura organizacional da autoridade portuária, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade, observadas as competências das autoridades marítima, aduaneira e de polícia marítima;

II – **Guarda Portuário**: agente público concursado para o cargo específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III – **Atividades de Segurança Portuária:** conjunto de ações e procedimentos para preservar a integridade das pessoas, bens e operações portuárias, incluindo prevenção e coibição de infrações penais e administrativas;

IV – **Atividades de vigilância**: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvadas as competências de outros órgãos."

"**Art. 13-B**.*Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I – Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para

CD257043051600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257043051600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 229/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.229/2025

a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no, art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI - Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública, sempre que requisitado;

VII - promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Antaq e demais Autoridades Intervenientes.

*§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo ao cumprimento das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados

CD257043051600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257043051600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 229/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.229/2025

por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

"Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º - As atividades de vigilância estão sujeitas à supervisão da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003".

"Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, sob supervisão, controle e orientação da Diretoria Executiva da Autoridade Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos e entidades integrantes do sistema portuário; e

III – fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, participação nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP."

"Art. 13-E. Compete à Autoridade Portuária estruturar a Guarda Portuária, responsável por exercer as atividades de segurança portuária e exercer e/ou supervisionar as atividades de vigilância, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima.

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando

CD257043051600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257043051600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

Apresentação: 22/04/2025 19:44:41.340 - CTRAB
EMC 229/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.229/2025

pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em conformidade com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, com os vários escalões da sua hierarquia interna;

III - A manutenção de unidade de segurança e inteligência;”

Acrescenta-se o inciso XXXVI ao Art. 13, com a seguinte redação:

“XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, com a finalidade de prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto.”

Sala das Sessões, abril de 2025.

Deputado **FELIPE FRANCISCHINI**

UNIÃO BRASIL

CD257043051600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257043051600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 20:05:11.387 - CTRAB
EMC 230/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.230/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se ao art. 99 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 99. Considera-se trabalho portuário a atividade de movimentação e transporte de carga a bordo das embarcações principais, auxiliares e de apoio, bem como em terra desde o costado do navio até a entrada ou saída dos portões ou gates; a operação de equipamentos de terra ou de bordo, nos portos públicos e privados, no transporte e movimentação interno de carga inclusive de contêineres por caminhões ou TT (terminais tractors); na amarração de navios; no conserto, na etiquetagem, na restauração e remarcação de mercadorias; a vigilância de embarcações; a conferência a bordo, no costado, nos armazéns e pátios, nos gates e balanças; a limpeza e remoção de resíduos; a movimentação de bagagens e serviços correlatos de navio de passageiros; o lonamento e deslonamento, a peação e despeação a bordo e em terra bem como a colocação e retirada de castanhas; nos serviços conexos, correlatos e acessórios de carregamento e descarga de embarcações; nos serviços internos de movimentação de mercadorias por quaisquer meios, nos pátios e armazéns da área portuária alfandegada ou não, explorada em regime de arrendamento ou concessão dentro da área de porto organizado."

§ 1º. Os serviços portuários a que se refere o caput estão inseridos nas categorias profissionais de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcação, na forma de esta lei.

§ 2º. Fica assegurada a exclusividade dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho na modalidade avulsa e para a contratação a vínculo empregatício por prazo indeterminado nos serviços previsto no caput;

§ 3º. Como contrapartida ao direito à exclusividade os portuários registrados no OGMO deverão sempre estar à disposição e prontos para trabalhar, conforme inteligência da Convenção 137 da OIT, Art. 3º, item 3.

CD256576421000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256576421000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:05:11.387 - CTRAB
EMC 230/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.230/2025

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

§ 5° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas;"

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores, inclusive descumprindo ao Convenção 137 da OIT ratificada no Brasil.

Nessa cadeia de movimentação de carga, o serviço de transporte interno faz parte do armazenamento e ainda do movimento de recebimento e entrega de carga, sendo atividade essencialmente portuária quando desenvolvida no porto público e/ou privado.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive offshore é desenvolvido por trabalhadores portuários e a exclusão do

trabalho dos estivadores, principalmente em portos do norte do país trará sérios

prejuízos pela redução da oferta de trabalho, com grande impacto social negativo

O projeto de Lei acaba com categorias centenárias sem regular as consequências e assegurar o devido amparo social.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

CD256576421000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256576421000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:05:11.387 - CTRAB
EMC 230/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.230/2025

Evolução com a Gestão das Informações Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

Por outro lado, é o vigia portuário, inquestionável e verdadeiro sentinela de fronteira, na medida em que, ao assumir seu posto de trabalho, estabelece-se como agente de segurança, tanto das pessoas que pretendam ir a bordo, como das mercadorias, produtos e carga em geral, além de assumir a figura do "garantidor legal por ingerência".

Nos dias de hoje, todos os portos devem cumprir as exigências do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS, a fim de que possam operar produtos, cargas e mercadorias, destinados à Europa e Estados Unidos,

Nesse sentido tem o vigia portuário formação para atender as exigências constantes de Parte A, Seção 7, 9 e seus respectivos itens do ISPS CODE, bem como pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros de:

1. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção ao navio.
2. Controlar o acesso ao navio.
3. Controlar o acesso de pessoas e seus pertences.
4. Monitorar as áreas de aceso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso a mesma.
5. Monitorar as áreas de convés e em torno do navio.

CD256576421000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256576421000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:05:11.387 - CTRAB
EMC 230/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.230/2025

6.Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio.

7.Assegurar que informações sobre a proteção estejam prontamente disponíveis.

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Temos também informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Ainda que em alguns portos os consertadores estão sendo utilizados como multifuncionais na atividade de conferência, parecendo injusta a migração forçada para outras categorias.

A expressão mais utilizada para tratar o desaparecimento do contrato de labor é “extinção”. O que propõe a norma é a extinção de categorias que historicamente serviram aos propósitos do capital e do país. Não nos parece ser momento oportuno e nem a forma adequada para extinção de atividades da categoria portuária, sobretudo sem qualquer compensação ou indenização, ainda mais sem qualquer estudo ou impacto do número de afetados, bem

CD256576421000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256576421000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:05:11.387 - CTRAB
EMC 230/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.230/2025

por isso manifestamos nossa discordância e somos pela manutenção da atual regra.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o "factum principis" espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção inclusive a negociação coletiva.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida. Isto não poderia ser feito sem antes fazer um estudo no impacto na vida dos trabalhadores ou estar-se-ia contrariando o princípio da dignidade humana, acesso ao trabalho, a primazia da realidade ou a garantia constitucional da negociação coletiva.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

O trabalho considerado de retaguarda em alguns portos nacionais representa parcela substancial da utilização da mão de obra avulsa, posto que na retaguarda o trabalho é

CD256576421000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256576421000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:05:11.387 - CTRAB
EMC 230/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.230/2025

constante (recebimento, armazenamento, entrega, remoção etc.…), enquanto no cais somente quando há navio.

As normas trabalhistas devem respeito integral aos direitos e garantias fundamentais, expressos ou implícitos, além da própria higidez do sistema produtivo que atualmente garante e assegura o processamento de carga portuária.

Assim, qualquer alteração no modelo de produção que amplie ou reduza garantias e direitos deve estar fulcrado em estudos técnicos e amparados em expectativas que não só regulem o futuro com vistas a automação, mas também crie soluções adequadas para a mão de obra que será impactada pelas modificações legislativas.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também devem contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos, "todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida".

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações

CD256576421000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256576421000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:05:11.387 - CTRAB
EMC 230/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.230/2025

de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de "trabalho portuário" não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais tampouco pode a lei estabelecer redação descolada da realidade, uma vez que o conceito de trabalho não comporta abstração, mas contornos de natureza técnica, operacional, jurídica e histórica, que não podem ser afastados por mera convenção ou opção legislativa, sem um esteio na racionalidade do argumento ou daquilo que se pretende normatizar.

A proposta original, que no caput do artigo 99 limitava o conceito de labor portuário a bordo e no costado das embarcações, se mostra deletéria e disruptiva, pois não há contornos técnicos para formar novos conceitos, mas conceitos a partir de meras convenções, o que importa em mera abstração, o que pode ser confirmado, por exemplo, quando no inciso III do artigo é disposto que não é labor portuário aquele prestado em "barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore", ou seja, nem mesmo à bordo e no costado de tais embarcações (a exemplo dos rebocadores e dos navios de supply) a movimentação de carga importaria em trabalho portuário, sem que qualquer critério ou justificativa técnica tenha sido apresentada, pelo que a proposta aqui objeto de emenda impõe limites de local (a bordo e costado) e, por fim, até mesmo do tipo de embarcação que importaria em regra de exceção (barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore), disposição sem qualquer critério técnico.

Destaque-se que, a exclusão do trabalho portuário em barcaças e balsas tem forte impacto em portos do norte do país, onde esse tipo de operação representa parcela significativa do trabalho portuário.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256576421000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256576421000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:08:10.753 - CTRAB
EMC 231/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.231/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou o trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário avulso; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1°. A requisição de mão de obra avulsa e a oferta de trabalho a vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita exclusivamente ao OGMO.

CD257385587400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257385587400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:08:10.753 - CTRAB
EMC 231/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.231/2025

§ 2°. As regras referentes às relações entre capital e trabalho, estabelecidas em contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços serão obedecidas órgão de gestão de mão de obra.

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, inclusive a garantida de renda aos trabalhadores avulsos que permanecerem no OGMO, previstos no instrumento coletivo de trabalho que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação, combinado com o disposto na Convenção 137 da OIT, ratificada pelo Brasil.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro.

d) II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

CD257385587400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257385587400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:08:10.753 - CTRAB
EMC 231/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.231/2025

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114,

CD257385587400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257385587400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:08:10.753 - CTRAB
EMC 231/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.231/2025

da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente

em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II- editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar

CD257385587400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257385587400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:08:10.753 - CTRAB
EMC 231/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.231/2025

serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, autorizações, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a conferência, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

CD257385587400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257385587400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:08:10.753 - CTRAB
EMC 231/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.231/2025

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput , não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

II- organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de

CD257385587400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257385587400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:08:10.753 - CTRAB
EMC 231/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.231/2025

acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT."

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor.

Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias.

Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalho- cidade).

A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas das quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades

A Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos,

CD257385587400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257385587400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:08:10.753 - CTRAB
EMC 231/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.231/2025

assegura a operacionalidade dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a substituição do TíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO proposto no projeto de lei pela redação atual do CAPíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra, como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257385587400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257385587400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:10:09.463 - CTRAB
EMC 232/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.232/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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

§ 1° A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo OGMO..

§ 2° A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1° deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou 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 e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

§ 3° os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4° O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 5° Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações recepcionados pelo respesctivo órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT,

CD254168323500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254168323500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:10:09.463 - CTRAB
EMC 232/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.232/2025

a todo trabalhador portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo substituir a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), entidades que representam os interesses do capital, por federações que representam os trabalhadores portuários, a Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB), no processo de autorização de qualificação e certificação profissional.

A substituição das entidades garante uma maior representatividade dos trabalhadores portuários no processo de qualificação e certificação profissional, conferindo legitimidade ao processo e permitindo que os próprios trabalhadores participem mais ativamente das decisões e autorizações relacionadas à sua profissão, suas qualificações e à prestação de serviços portuários.

Não se entendeu ou justificou ou explicitou a razão de serem excluídas as entidades representativas dos trabalhadores do direito a participar da qualificação do trabalho portuário no projeto.

Por outro lado, existe a necessidade do controle de quantitativo dos trabalhadores para atender a cada porto, cabendo esse controle a nível nacional a ANTAQ.

A Convenção 137 da OIT determina no artigo 4, 1 que *os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto.* E, isto somente é possível que o controle do quantitativo de trabalhadores disponíveis,

Tal medida busca reforçar a valorização da mão de obra e o respeito aos direitos trabalhistas, assegurando uma abordagem mais equilibrada nas relações de trabalho no setor portuário.

O artigo 84 define o "trabalhador portuário" como aquele que possui uma qualificação profissional certificada para exercer atividades no porto público. No entanto, ao analisar essa definição à luz do conceito de "categoria profissional diferenciada", percebe-se um conflito direto com o artigo 511, parágrafo 3°, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O artigo 511, parágrafo 3°, da CLT estabelece que uma categoria profissional diferenciada é caracterizada por regulamentações próprias e específicas, que se aplicam mesmo quando os trabalhadores empregados em empresas que realizam a mesma atividade econômica,

CD254168323500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254168323500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:10:09.463 - CTRAB
EMC 232/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.232/2025

atividades econômicas semelhantes ou relacionadas. No caso dos trabalhadores portuários, o trabalho realizado tanto em portos públicos quanto em portos privados se enquadra na definição de "mesma atividade econômica ou atividades econômicas similares ou relacionadas".

A redação atual do artigo 84, ao limitar-se a mencionar apenas o trabalho portuário no âmbito do porto público, cria uma restrição que desconsidera a amplitude da categoria profissional diferenciada, violando, assim, o disposto na CLT. Esta publicação falha ao não reconhecer que a atividade portuária, independentemente do tipo de porto (público ou privado), integra a mesma cadeia econômica, o que reforça a necessidade de regulamentação própria para todos os trabalhadores que atuam nesse setor, conforme exige a CLT.

Além disso, a omissão do artigo 84 em abordar as condições específicas, as normas coletivas legais e os direitos e deveres próprios dos trabalhadores portuários, independentemente do tipo de porto em que atuam, comprometem a proteção da categoria diferenciada. Tal omissão não apenas viola o artigo 511, parágrafo 3°, da CLT, mas também dificulta a aplicação de direitos específicos, como a negociação coletiva e condições especiais de trabalho, essenciais para categorias profissionais que possuem competências e características próprias.

Quanto à garantia de renda mínima e de acesso ao trabalho, a proposta legislativa trazida no § 5° visa harmonizar a previsão legal com o preceito contido na Convenção 137 da OIT de garantir aos trabalhadores portuários um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda visa proteger essa categoria de profissionais diante das especificidades do trabalho portuário, como sua sazonalidade e a crescente mecanização e tecnologia nos processos de movimentação de trabalho de cargas. Essa proteção se justifica pelos seguintes aspectos:

Os portos são conhecidos por terem atividades que variam conforme as demandas de comércio e transporte marítimo. Em determinados períodos, há grande movimentação de cargas, enquanto em outros, a atividade diminui significativamente.

Essa sazonalidade torna o trabalho dos portuários intermitente, com períodos de alta demanda e períodos de escassez de trabalho, criando uma instabilidade natural de renda e emprego. A Convenção 137 da OIT surge para amenizar esse efeito, garantindo que os trabalhadores tenham um mínimo de renda ou emprego garantido

A modernização dos portos, com a adoção de maquinário mais avançado e processos automatizados, impede a necessidade de mão de obra manual. Essa transformação gera riscos de desemprego ou redução drástica de trabalho para os trabalhadores portuários tradicionais, que dependem de operações de carregamento e descarregamento de cargas. Portanto, a garantia de um mínimo de emprego ou renda serve como uma rede de proteção contra os impactos negativos que a mecanização e a automação podem ter sobre a força de trabalho portuária

A natureza do trabalho portuário, especialmente pela sua importância estratégica para o comércio internacional e para o

CD254168323500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254168323500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:10:09.463 - CTRAB
EMC 232/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.232/2025

funcionamento das cadeias de suprimentos, exige um mínimo de estabilidade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. A Convenção 137 permite a necessidade de equilibrar a flexibilidade operacional dos portos com a segurança econômica dos trabalhadores. Ao garantir um mínimo de emprego ou renda, há uma tentativa de reduzir as desigualdades e promover condições dignas de trabalho, que também repercutem na estabilidade das comunidades portuárias e no ambiente social das cidades portuárias.

Os trabalhadores portuários possuem habilidades específicas, muitas vezes adquiridas ao longo de anos de experiência em atividades de alta periculosidade e exigência física. A Convenção 137, ao garantir uma renda mínima ou emprego, regular e valorizar essa singularidade, preservando o capital humano e mantendo uma reserva de trabalhadores constituída para quando a atividade portuária for exigida

Em resumo, a previsão legal da Convenção 137 da OIT é uma resposta direta à vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores portuários diante das flutuações inerentes à atividade portuária e à evolução tecnológica. Ela busca equilibrar as necessidades dos portos de eficiência e modernidade com a necessidade de preservar o bem-estar dos trabalhadores, garantindo-lhes um mínimo de segurança e dignidade no emprego e na renda.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254168323500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254168323500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:12:01.110 - CTRAB
EMC 233/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.233/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se ao art. 103 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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 nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, ressalvado o disposto no § 4º do Art. 99 desta lei;

II – Trabalho avulso, exclusivamente por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO;

§1° O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário ou o operador portuário, observado a negociação coletiva com sindicato que representa categoria diferenciada;

§2° Enquanto permanecer no trabalho com vínculo de emprego a prazo indeterminado, o trabalhador avulso deixará de concorrer ao sistema de escalação avulsa do OGMO

§3° Fica vedada a utilização e contrato de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado

§4° O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho, salvo negociação coletiva de trabalho com a sindicato de categoria diferenciada.”

CD251553580500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251553580500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:12:01.110 - CTRAB
EMC 233/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.233/2025

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo suprimir a expressão "Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP" do inciso II do artigo 86 do projeto de lei, eliminando, assim, a possibilidade de terceirização no fornecimento de mão de obra portuária nos portos públicos.

A terceirização do trabalho portuário, por meio de empresas prestadoras de serviço, representa um risco significativo para os trabalhadores, pois introduz a precarização do trabalho, a desvalorização da qualificação profissional e a perda de direitos adquiridos.

Além disso, a presença de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) gera uma concorrência desleal com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que tem como principal função garantir a alocação de trabalhadores portuários avulsos em conformidade com as necessidades operacionais, respeitando os princípios de rodízio e equidade.

A inserção das EPTPs compromete o papel do OGMO ao submeter os trabalhadores portuários à lógica do mercado, desvalorizando a função de regulação da mão de obra e promovendo uma redução salarial decorrente da terceirização, precarizando as condições de trabalho.

A terceirização também enfraquece os sindicatos e as organizações representativas dos trabalhadores, dificultando as negociações coletivas e a organização dos trabalhadores em prol da melhoria de suas condições laborais.

Além disso, leva à redução de garantias trabalhistas e à flexibilização das regras de contratação, impactando negativamente a qualidade do serviço prestado e os direitos dos trabalhadores portuários.

O modelo que está sendo proposto é reconhecidamente mal sucedido, como pode ser constatado em portos de Portugal.

A precarização da mão de obra acontece ainda por total falta de controle dos quantitativos necessários ao atendimento da demanda de cada porto. Existe ofensa a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 4, 1, determina que "os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto".

Com a autorização de abertura e forma indiscriminada de empresas prestadoras de serviços terceirizadas não haverá o necessário dimensionamento dos efetivos de trabalhadores necessários ao atendimento da demanda.

Com isto ainda há ofensa ao art. 2, 2 da Convenção 137 da OIT, pois o projeto de lei não está garantindo "um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar."

Cabe destacar ainda que as modalidades de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado, concorrem com o trabalho avulso, precarizando esta última forma de trabalho.

CD251553580500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251553580500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:12:01.110 - CTRAB
EMC 233/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.233/2025

A proposta legislativa e a possibilidade de atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização tende a aumentar o turnover (rotatividade) dos trabalhadores, o que, em um ambiente portuário, pode impactar negativamente a segurança e eficiência das operações. A rotatividade alta implica uma perda de conhecimento técnico e prático dos trabalhadores, afetando diretamente a eficiência e a segurança no trabalho. No caso dos portos, onde atividades são críticas e complexas, a continuidade e a experiência dos trabalhadores são essenciais para garantir operações seguras e eficientes.

A atuação Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico traz riscos adicionais à segurança nacional. Portos são locais estratégicos e sensíveis, suscetíveis ao terrorismo, tráfico de drogas, armas e pessoas. Trabalhadores portuários bem treinados e devidamente supervisionados são parte crucial dos mecanismos de prevenção desses riscos. A introdução de uma mão de obra terceirizada por meio de uma empresa que não tenha um sistema mais permanente de trabalhadores, como ocorre como o OGMO, que pode ter menor controle e treinamento, aumenta a vulnerabilidade a essas ameaças, tornando mais difícil garantir que todos os trabalhadores sejam confiáveis e tenham o treinamento adequado para identificar atividades ilícitas.

A proposta pode prejudicar a conformidade com normas e certificações internacionais de segurança portuária, como o ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code). A consistência, mínimo turnover e a qualidade dos trabalhadores portuários são fatores essenciais para garantir que as operações estejam em conformidade com esses padrões internacionais. A atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização compromete a padronização e o alto nível de competência requerido para atender tais certificações, colocando em risco a reputação e a operação dos portos em âmbito global.

A proposta objeto do PL, apresenta riscos significativos à produtividade, efetividade operacional e competitividade do Brasil no comércio internacional. A alta rotatividade de trabalhadores terceirizados nos portos públicos compromete o conhecimento prático, a qualidade das operações e a segurança, impactando negativamente a eficiência portuária. Como consequência, os portos brasileiros perdem competitividade, tornando-se menos atraentes para investimentos e negócios globais. Essa combinação de fatores contribui para o aumento do "custo Brasil", prejudicando a economia e dificultando o desenvolvimento sustentável do país. Portanto, a revisão da proposta como consta da emenda se faz necessária, focando na manutenção de padrões elevados de segurança e capacitação obrigatória dos trabalhadores para garantir operações portuárias eficientes e competitivas.

Por essas razões, a emenda propõe a exclusão da figura da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário (EPTP) no referido artigo, reforçando a centralidade do OGMO na gestão da mão de obra avulsa e assegurando que o trabalho portuário nos portos públicos e portos privados seja realizado em conformidade com as garantias legais e os princípios de proteção ao trabalhador.

CD251553580500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251553580500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:12:01.110 - CTRAB
EMC 233/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.233/2025

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251553580500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251553580500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:15:28.340 - CTRAB
EMC 234/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.234/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco 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 principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II– capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

III– conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do

CD257958050500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257958050500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:15:28.340 - CTRAB
EMC 234/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.234/2025

consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 1° O trabalho portuário na capatazia, estiva, conferencia de carga e vigilância portuária é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 2° Para os fins desta lei, multifuncionalidade é habilitação do trabalhador para o exercício de mais de uma atividade portuária.

§ 3° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, e vigilância de embarcações e bloco com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.”

CD257958050500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257958050500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:15:28.340 - CTRAB
EMC 234/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.234/2025

JUSTIFICATIVA

Esta emenda substitui o art. 104 do projeto de lei, mantendo o texto atual do art. 40 da Lei nº 12.815/2013, que bem regula as atividades do trabalho portuário avulso.

Tal modificação se justifica pela necessidade de preservar as categorias profissionais específicas do setor portuário, garantindo o pleno exercício dos direitos dos trabalhadores e observando as normas de proteção previstas tanto na Constituição Federal quanto nas convenções internacionais de que o Brasil é signatário.

A Constituição Federal de 1988, em seus arts. 7º, 8º e 9º, protege o direito ao trabalho, à livre organização sindical e à greve.

A extinção arbitrária de categorias profissionais sem uma devida mediação, estudo dos impactos no mercado de trabalho e as respectivas medidas compensatórias seria uma violação desses direitos fundamentais.

As Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), particularmente as Convenções nº 87 (sobre Liberdade Sindical e Proteção do Direito de Sindicalização) e nº 98 (sobre o Direito de Organização e Negociação Coletiva), protegem a organização dos trabalhadores em categorias profissionais e proíbem a extinção de categorias sem a devida negociação, compensação ou reacomodação no mercado de trabalho.

Além disso, a Convenção nº 158 da OIT, que regula a cessação da relação de trabalho, também se aplica à necessidade de proteger os trabalhadores de dispensas arbitrárias ou sem justa causa.

Ao modificar o art. 87 do projeto de lei, que propõe a multifuncionalidade como obrigatoriedade e que restringe as categorias profissionais à estiva e capatazia, estamos contrariando as normas constitucionais e as convenções da OIT.

A extinção ou a alteração drástica dessas categorias não pode ser imposta sem que haja a devida análise de impacto social, medidas de reacomodação no mercado de trabalho e o oferecimento de indenizações justas aos trabalhadores afetados.

A Convenção 137 da OIT, específica do trabalho portuário obriga que a revisão das definições dos portuários seja por expressa consulta as representações profissionais estabelecendo: *2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários*.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8º da CF, uma vez que extingue a autonomia de

CD257958050500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257958050500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:15:28.340 - CTRAB
EMC 234/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.234/2025

uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8º) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

O texto substitutivo aqui apresentado assegura a continuidade das categorias profissionais já consolidadas e reconhecidas, assegurando, assim, a proteção dos trabalhadores portuários avulsos e garantindo o respeito aos seus direitos fundamentais.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257958050500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257958050500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 235/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.235/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 99 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 99. Considera-se trabalho portuário a atividade de movimentação e transporte de carga a bordo das embarcações principais, auxiliares e de apoio, bem como em terra desde o costado do navio até a entrada ou saída dos portões ou gates; a operação de equipamentos de terra ou de bordo, nos portos públicos e privados, no transporte e movimentação interno de carga inclusive de contêineres por caminhões ou TT (terminais tractors); na amarração de navios; no conserto, na etiquetagem, na restauração e remarcação de mercadorias; a vigilância de embarcações; a conferência a bordo, no costado, nos armazéns e pátios, nos gates e balanças; a limpeza e remoção de resíduos; a movimentação de bagagens e serviços correlatos de navio de passageiros; o lonamento e deslonamento, a peação e despeação a bordo e em terra bem como a colocação e retirada de castanhas; nos serviços conexos, correlatos e acessórios de carregamento e descarga de embarcações; nos serviços internos de movimentação de mercadorias por quaisquer meios, nos pátios e armazéns da área portuária alfandegada ou não, explorada em regime de arrendamento ou concessão dentro da área de porto organizado."

§ 1º. Os serviços portuários a que se refere o caput estão inseridos nas categorias profissionais de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcação, na forma de esta lei.

§ 2º. Fica assegurada a exclusividade dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho na modalidade avulsa e para a contratação a vínculo empregatício por prazo indeterminado nos serviços previsto no caput;

CD259990056000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259990056000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 235/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.235/2025

§ 3º. Como contrapartida ao direito à exclusividade os portuários registrados no OGMO deverão sempre estar à disposição e prontos para trabalhar, conforme inteligência da Convenção 137 da OIT, Art. 3º, item 3.

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

§ 5° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas;

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

Nessa cadeia de movimentação de carga, o serviço de transporte interno faz parte do armazenamento e ainda do movimento de recebimento e entrega de carga, sendo atividade essencialmente portuária quando desenvolvida no porto público e/ou privado.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive offshore é desenvolvido por trabalhadores portuários e a exclusão do

trabalho dos estivadores, principalmente em portos do norte do país trará sérios

prejuízos pela redução da oferta de trabalho, com grande impacto social negativo

O projeto de Lei acaba com categorias centenárias sem regular as consequências e assegurar o devido amparo social.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

CD259990056000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259990056000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 235/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.235/2025

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

Por outro lado, é o vigia portuário, inquestionável e verdadeiro sentinela de fronteira, na medida em que, ao assumir seu posto de trabalho, estabelece-se como agente de segurança, tanto das pessoas que pretendam ir a bordo, como das mercadorias, produtos e carga em geral, além de assumir a figura do "garantidor legal por ingerência".

Nos dias de hoje, todos os portos devem cumprir as exigências do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS, a fim de que possam operar os produtos, cargas e mercadorias, destinados à Europa e Estados Unidos.

Nesse sentido tem o vigia portuário formação para atender as exigências constantes de Parte A, Seção 7, 9 e seus respectivos itens

CD259990056000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259990056000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 235/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.235/2025

do ISPS CODE, bem como pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros de:

1. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção ao navio.

2. Controlar o acesso ao navio.

3. Controlar o acesso de pessoas e seus pertences.

4. Monitorar as áreas de aceso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso a mesma.

5. Monitorar as áreas de convés e em torno do navio.

6. Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio.

7. Assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis.

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova

regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Temos também informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito

CD259990056000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259990056000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 235/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.235/2025

com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Ainda que em alguns portos os consertadores estão sendo utilizados como multifuncionais na atividade de conferência, parecendo injusta a migração forçada para outras categorias.

A expressão mais utilizada para tratar o desaparecimento do contrato de labor é "extinção". O que propõe a norma é a extinção de categorias que historicamente serviram aos propósitos do capital e do país. Não nos parece ser momento oportuno e nem a forma adequada para extinção de atividades da categoria portuária, sobretudo sem qualquer compensação ou indenização, ainda mais sem qualquer estudo ou impacto do número de afetados, bem por isso manifestamos nossa discordância e somos pela manutenção da atual regra.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o "factum principis" espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma das funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de

CD259990056000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259990056000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 235/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.235/2025

uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

O trabalho considerado de retaguarda em alguns portos nacionais representa parcela substancial da utilização da mão de obra avulsa, posto que na retaguarda o trabalho é constante (recebimento, armazenamento, entrega, remoção etc.…), enquanto no cais somente quando há navio.

As normas trabalhistas devem respeito integral aos direitos e garantias fundamentais, expressos ou implícitos, além da própria higidez do sistema produtivo que atualmente garante e assegura o processamento de carga portuária.

Assim, qualquer alteração no modelo de produção que amplie ou reduza garantias e direitos deve estar fulcrado em estudos técnicos e amparados em expectativas que não só regulem o futuro com vistas a automação, mas também crie soluções adequadas para a mão de obra que será impactada pelas modificações legislativas.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também devem contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

CD259990056000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259990056000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 235/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.235/2025

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos, "todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida".

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de "trabalho portuário" não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais tampouco pode a lei estabelecer redação descolada da realidade, uma vez que o conceito de trabalho não comporta abstração, mas contornos de natureza técnica, operacional, jurídica e histórica, que não podem ser afastados por mera convenção ou opção legislativa, sem um esteio na racionalidade do argumento ou daquilo que se pretende normatizar.

A proposta original, que no caput do artigo 99 limitava o conceito de labor portuário a bordo e no costado das embarcações, se mostra deletéria e disruptiva, pois não há contornos técnicos para formar novos conceitos, mas conceitos a partir de meras convenções, o que importa em mera abstração, o que pode ser confirmado, por exemplo, quando no inciso III do artigo é disposto que não é labor portuário aquele prestado em "barcaças, balsas e embarcações de

CD259990056000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259990056000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 235/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.235/2025

apoio, inclusive para as atividades offshore", ou seja, nem mesmo à bordo e no costado de tais embarcações

(a exemplo dos rebocadores e dos navios de supply) a movimentação de carga importaria em trabalho portuário, sem que qualquer critério ou justificativa técnica tenha sido apresentada, pelo que a proposta aqui objeto de emenda impõe limites de local (a bordo e costado) e, por fim, até mesmo do tipo de embarcação que importaria em regra de exceção (barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore), disposição sem qualquer critério técnico.

Destaque-se que, a exclusão do trabalho portuário em barcaças e balsas tem forte impacto em portos do norte do país, onde esse tipo de operação representa parcela significativa do trabalho portuário.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada.

Sala da Comissão, em 22 Abril de 2025.

Deputado Daniel Almeida
PCdoB - BA

CD259990056000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259990056000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 236/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.236/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca assegurar o princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

CD250353190100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250353190100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 236/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.236/2025

A isonomia salarial entre o trabalhador avulso e o vinculado se faz necessária para garantir que não haja discriminação, precarização ou redução da remuneração dos trabalhadores avulsos, que desempenham as mesmas funções, sob as mesmas condições de trabalho, que os trabalhadores contratados diretamente com vínculo empregatício.

Ao inserir essa obrigatoriedade no *caput* do art. 105, estamos assegurando que ambos os tipos de trabalhadores — avulsos e vinculados — recebam tratamento justo e igualitário, promovendo a valorização do trabalho e evitando que a liberdade de organização do trabalho portuário resulte em diferenças injustificadas nos níveis salariais e de benefícios. Esta emenda visa garantir a dignidade no trabalho e a proteção dos direitos fundamentais, conforme estabelecido na nossa Carta Magna e nos tratados internacionais de que o Brasil é signatário.

A redação do artigo 105 do projeto de lei conflita com artigo que promove a negociação coletiva para as relações do trabalho.

O Artigo 105 coloca em evidência uma questão central: a definição unilateral, pelo tomador de serviços portuários, de aspectos essenciais da relação e do contrato de trabalho. Tal proposta, ao concentrar o poder de decisão nas mãos do tomador, viola o espírito de negociação coletiva que foi reforçado tanto pela Constituição Federal de 1988 (CF/88, art. 7°, incisos VI, XIII, XIV, XXVI; art. 8° inciso VI; e art. 114, §§ 1° e 2°), como pela jurisdição do Supremo Tribunal Federal (STF – TEMA 1046) e pela reforma trabalhista de 2017.

Há alguns pontos críticos a serem considerados nessa análise:

1. Desalinhamento com o Princípio da Negociação Coletiva

A CF/88, nos artigos antes mencionados, menciona explicitamente as convenções e acordos coletivos de trabalho, fortalecendo a negociação coletiva como uma forma legítima de definição de condições de trabalho. O artigo 88 da proposta legislativa, ao dar exclusividade ao tomador de serviços para definir questões como composição de quantitativo, salários e benefícios, enfraquece a participação dos sindicatos e das representações de trabalhadores no processo de negociação, bem como torna a negociação coletiva facultativa e suplementar, pois, por obvio, aquele quer puder, por ato discricionário, definir todos os contornos da relação laboral, não terá qualquer razão de discutir tais parâmetros com os representante dos trabalhadores, como previsto na parte final da redação proposta.

2. Contradição com a Reforma Trabalhista e Tema 1046 do STF

O Tema 1.046 do STF reforça que uma negociação coletiva deve prevalecer, inclusive em aspectos relacionados aos direitos

CD250353190100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250353190100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 236/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.236/2025

trabalhistas, desde que respeitados os direitos fundamentais e constitucionais. O artigo, da forma como está redigido, contraria essa orientação ao priorizar decisões unilaterais do tomador de serviços.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) deu ênfase ao "negociado sobre o legislado", estabelecendo que as negociações coletivas tenham prevalência sobre a legislação, em diversos aspectos (artigo 611-A da CLT). No entanto, a redação do artigo 88, ao centralizar as decisões sobre o contrato de trabalho nas mãos do prestador de serviços, desconsidera o papel fundamental que os sindicatos têm nesse processo de negociação.

Assim, se o Tema 1.046 do STF enfatiza a autonomia sindical e a prevalência do negociado, desde que respeitados os princípios constitucionais. Ao permitir que o tomador de serviços tome decisões unilaterais, o artigo 88 parece subverter esse entendimento, impondo limites à negociação coletiva que a Constituição e a reforma trabalhista buscam promoção econômica.

3. Desigualdade de Poder de Barganha

Outro ponto a se criticar é o potencial desequilíbrio de poder de negociação entre trabalhadores e tomadores de serviços. O artigo, ao permitir que o tomador defina unilateralmente várias condições de trabalho, ignora o fato de que os trabalhadores portuários, em muitos casos, estão em situação de vulnerabilidade econômica e social. Isso pode criar um cenário em que a negociação coletiva, mesmo prevista no texto, é enfraquecida ou até mesmo vazia, já que a "exclusividade" dada ao tomador para definir condições essenciais torna difícil para os trabalhadores ou seus representantes negociarem em pé de igualdade.

CONCLUSÃO

O artigo 105, ao conferir exclusividade ao tomador de serviços para a definição de aspectos importantes da relação de trabalho, parece se afastar dos princípios e fundamentos da negociação coletiva defendidos pela CF/88, pelo STF no Tema 1046 e pela reforma trabalhista. Uma redação que restringe a autonomia coletiva e dá ampla discricionariedade ao empregador sobre condições de trabalho prejudica o equilíbrio necessário nas relações laborais justas e viola o princípio da boa-fé na negociação coletiva.

Uma revisão desse dispositivo deveria, portanto, garantir uma participação mais efetiva dos sindicatos e organizações de trabalhadores na definição dessas condições, equilibrando as prerrogativas dos tomadores de serviço com os direitos dos trabalhadores, a fim de promover uma negociação coletiva autêntica e equilibrada.

Não bastasse, há conflito entre as disposições dos artigos 88 e 91 da proposta legislativa, se não, vejamos:

CD250353190100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250353190100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 236/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.236/2025

Reconhecimento da Negociação Coletiva (Artigo 91) vs. Decisão Unilateral (Artigo 105).

O artigo 91 valoriza o papel da negociação coletiva e da liberdade sindical, tornando-os pilares das relações de trabalho nos portos. Ele permite expressamente a validade dos acordos coletivos, mesmo quando envolvimento de certos compromissos

Em contrapartida, o artigo 88 confere ao tomador de serviços o poder exclusivo para definir elementos centrais das condições de trabalho. Isso cria uma relação de poder assimétrica e praticamente elimina o papel da negociação coletiva, o que é

Autonomia da Vontade Coletiva vs. Centralização Decisória:

O §1° do artigo 91 enfatiza que o Judiciário deve ter intervenção mínima em acordos coletivos, respeitando a autonomia da vontade coletiva. Isso reforça a ideia de que as partes envolvidas (trabalhadores e tomadores de serviços) devem ser as principais responsáveis por definir suas condições de trabalho

O artigo 88, ao permitir que o tomador de serviços defina unilateralmente os aspectos fundamentais do contrato de trabalho, esvazia essa autonomia coletiva. Mesmo com a menção de “salvo o disposto em negociação coletiva”, na prática, a prerrogativa dada ao tomador tende a limitar o poder negocial dos sindicatos, levando a uma relação de trabalho menos participativa e equilibrada.

Valorização do Trabalho vs. Prevalência do Poder do Empregador:

O artigo 91 busca promover um ambiente de trabalho justo e seguro, com valorização do trabalho humano e priorização do vínculo empregatício. Ele menciona a importância da capacitação profissional, da democratização do acesso aos postos de trabalho e da garantia de condições dignas.

O artigo 105, ao focar na definição unilateral por parte do tomador, vai na contramão desses princípios, pois ao centralizar o poder decisório, pode levar a um cenário onde as condições de trabalho sejam condicionais com base apenas nos interesses do empregador, sem a participação ativa dos trabalhadores e suas representações sindicais.

Consolidação da Crítica

Os artigos 105 e 91 apresentam diretrizes que, em essência, estão em conflito. Enquanto o artigo 91 coloca a negociação coletiva, a liberdade sindical e a valorização do trabalho no centro das relações laborais nos portos, o artigo 88 permite ao tomador de serviços estabelecer unilateralmente as condições do trabalho, enfraquecendo o papel dos sindicatos e limitando a negociação coletiva.

Essa inconsistência interna no texto legal viola os princípios constitucionais consagrados pela CF/88, que autoriza e valoriza a

CD250353190100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250353190100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 236/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.236/2025

negociação coletiva como um direito dos trabalhadores (art. 7°, inciso XXVI). Além disso, contraria a orientação do Tema 1046 do STF, que reforça a prestígio da negociação coletiva em relação ao "negociado sobre o legislado". A reforma trabalhista de 2017 também enfatizou o fortalecimento da negociação coletiva como meio de modernizar as relações de trabalho. No entanto, o artigo 88 parece subverter essa lógica ao permitir decisões unilaterais pela tomada de serviços.

Portanto, para harmonizar a legislação portuária com os princípios constitucionais, a jurisdição do STF e a reforma trabalhista, seria necessário reformular o artigo 88. Uma revisão adequada deveria garantir um equilíbrio entre as partes envolvidas, respeitando a autonomia sindical e a negociação coletiva, conforme preconizado no artigo 91. Essa mudança promoveria um ambiente de trabalho mais justo e participativo, onde os trabalhadores portuários tivessem uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, e o diálogo social seria efetivamente valorizado.

Sala da Comissão, em 22 Abril de 2025.

Deputado Daniel Almeida
PCdoB - BA

CD250353190100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250353190100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 237/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.237/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICATIVA

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)

No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez, deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores. Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados, pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via OGMO - tanto nas condições de avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido – e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí, qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

CD250325353200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250325353200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 237/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.237/2025

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada “prioridade” prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente, previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal. Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que estabelece item 8 de seu Artigo 19:

Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação. Grifa-se

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

Enfim: a *exclusividade* é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO, bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem

CD250325353200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250325353200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 237/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.237/2025

que passar pelo diálogo e negociação e a simples exclusão da "exclusividade" como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação as empresas dentro do porto público.

Sala da Comissão, em 22 Abril de 2025.

Deputado Daniel Almeida

PCdoB-BA

CD250325353200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250325353200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 238/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.238/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e trabalho avulso;

II- manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhadorportuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

CD259014781600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259014781600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 238/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.238/2025

§ 1°. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições contrarias pactuada pelas partes em instrumento coletivo de trabalho;

§ 2°. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços e, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, previstos no instrumento coletivo que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro; II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, bem como, daquele com outra forma de contratação, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

CD259014781600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259014781600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 238/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.238/2025

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários e contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

CD259014781600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259014781600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 238/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.238/2025

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

CD259014781600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259014781600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 238/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.238/2025

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga quando realizados a bordo.

CD259014781600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259014781600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 238/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.238/2025

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput , não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

CD259014781600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259014781600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 238/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.238/2025

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.”

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores

CD259014781600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259014781600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 238/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.238/2025

portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor.

Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias.

Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalho- cidade).

A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas das

quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades

A Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos, assegura a operacionalidade dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a substituição do TíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO proposto no projeto de lei pela redação atual do CAPíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra, como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

Sala da Comissão, em 22 Abril de 2025.

Deputado Daniel Almeida

PCdoB-BA

CD259014781600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259014781600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 239/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.239/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 112:

"Art. 112. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 87; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registo do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

§ 4º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho."

USTIFICATIVA

A substituição da redação do art. 112 do projeto de lei pela redação atual do art. 41 da Lei nº 12.815/2013 tem como objetivo garantir a continuidade das atribuições do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO), assegurando que este continue a ser o principal responsável pela administração da mão de obra portuária avulsa. O OGMO desempenha

CD252040705500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252040705500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 239/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.239/2025

papel fundamental na organização, qualificação e segurança dos trabalhadores portuários, bem como na promoção da justiça nas relações de trabalho no porto.

1. A Constituição Federal e o valor social do trabalho: A Constituição Federal tem como fundamentos os princípios da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho (art. 1º, III e IV), e define como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3º, I). A manutenção do OGMO e suas atribuições contribui diretamente para o cumprimento desses princípios, ao assegurar a dignidade dos trabalhadores portuários, protegendo-os contra a precarização das relações de trabalho.

2. O direito ao trabalho e à segurança nas relações trabalhistas: A Constituição Federal reconhece o direito social ao trabalho (art. 6º), bem como a importância da intervenção sindical nas questões trabalhistas coletivas (art. 8º, III e VI). O OGMO atua como um importante agente na mediação entre operadores portuários e trabalhadores, garantindo condições de trabalho seguras e justas, de acordo com a legislação trabalhista vigente e os princípios constitucionais.

3. A função social do OGMO e sua contribuição para a ordem econômica: A ordem econômica, conforme estabelecido pela Constituição Federal, está fundada na valorização do trabalho, na função social da propriedade e na redução das desigualdades (art. 170, caput, III, VII e VIII). O OGMO, ao assegurar a profissionalização, treinamento e escalação equitativa dos trabalhadores portuários, contribui para o pleno emprego e para a estabilização da renda no setor portuário, promovendo, assim, o desenvolvimento econômico sustentável.

4. O papel do OGMO em cumprimento às Convenções Internacionais: A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil, estabelece a necessidade de registros para os trabalhadores portuários e a prioridade de contratação dos trabalhadores avulsos, função esta desempenhada pelo OGMO. Essa convenção garante a regularização do emprego e a melhoria das condições de vida e trabalho dos trabalhadores portuários. A extinção do OGMO como órgão único de gestão da mão de obra avulsa seria uma afronta ao compromisso assumido pelo Brasil no âmbito internacional, violando as disposições dessa convenção e precarizando as relações de trabalho.

5. A necessidade de qualificação e segurança dos trabalhadores portuários: O OGMO é responsável por promover a capacitação e o treinamento contínuo dos trabalhadores portuários, conforme exigido pelas normas de segurança e saúde do trabalho, em especial a Norma Regulamentadora NR-29. A atuação do OGMO assegura que os trabalhadores estejam adequadamente preparados para lidar com as constantes mudanças tecnológicas nas operações portuárias, garantindo sua segurança e eficiência. A gestão qualificada do OGMO evita que trabalhadores sem a devida capacitação sejam expostos a riscos no ambiente portuário.

CD252040705500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252040705500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 239/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.239/2025

6. Proteção contra a precarização do trabalho e o retrocesso social: A extinção do OGMO como órgão gestor da mão de obra avulsa no porto poderia gerar uma multiplicidade de agentes contratantes, como cooperativas e empresas de terceirização de mão de obra, resultando em um verdadeiro caos nas relações de trabalho e aumento da precariedade. Tal retrocesso social não condiz com o arcabouço jurídico de proteção ao trabalho estabelecido pela Constituição Federal, além de contrariar as normas da OIT e o princípio da vedação ao retrocesso social.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala da Comissão, em 22 Abril de 2025.

Deputado Daniel Almeida

PCdoB-BA

CD252040705500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252040705500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 240/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.240/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Exclua-se o parágrafo único do artigo 99, do Projeto de Lei 733/2025

JUSTIFICATIVA

O parágrafo único do artigo 99 do projeto enumera atividades que entende não constituir o trabalho portuário, excluindo diversas atividades que hoje são consideradas atividades específicas dos portuários.

O transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, sempre foi considerado trabalho portuário de capatazia. A sua exclusão diminui o campo de trabalho dos trabalhadores portuários.

Está sendo excluída das tarefas do trabalhador portuário atividade que sempre desenvolveu e sempre foi considerado o que de imediato traz consequências na oportunidade de trabalho, sem qualquer tipo de reparação, embora a movimentação interna represente substancial postos de trabalho.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore que hoje são desenvolvidas por trabalhadores portuários estivadores e na região norte é onde ocorre a maior empregabilidade.

A retirada desse tipo de trabalho afeta diretamente as oportunidades de trabalho dos estivadores, também sem que o projeto regule qualquer compensação.

Por outro lado, os trabalhadores empregados da autoridade portuária, mesmo aqueles que não se ativam diretamente na movimentação de carga, são reconhecidos como portuários, tanto assim que os Sindicatos representam esses trabalhadores na qualidade de portuários.

Ademais, a Autoridade Portuária também pode realizar operação portuária, de modo que não há como vedar a condição de trabalhador portuário pela natureza do empregador.

Sala da Comissão, em 22 Abril de 2025.

Deputado Daniel Almeida
PCdoB-BA

CD252009176400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252009176400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 241/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.241/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco 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 principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II– capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

III– conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias,

CD252739429800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252739429800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 241/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.241/2025

conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 1° O trabalho portuário na capatazia, estiva, conferencia de carga e vigilância portuária é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 2° Para os fins desta lei, multifuncionalidade é habilitação do trabalhador para o exercício de mais de uma atividade portuária.

§ 3° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, e vigilância de embarcações e bloco com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.”

JUSTIFICATIVA

Esta emenda substitui o art. 104 do projeto de lei, mantendo o texto atual do art. 40 da Lei nº 12.815/2013, que bem regula as atividades do trabalho portuário avulso.

Tal modificação se justifica pela necessidade de preservar as categorias profissionais específicas do setor portuário, garantindo o pleno exercício dos direitos dos trabalhadores e observando as normas de proteção previstas tanto na Constituição Federal quanto nas convenções internacionais de que o Brasil é signatário.

CD252739429800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252739429800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 241/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.241/2025

A Constituição Federal de 1988, em seus arts. 7º, 8º e 9º, protege o direito ao trabalho, à livre organização sindical e à greve.

A extinção arbitrária de categorias profissionais sem uma devida mediação, estudo dos impactos no mercado de trabalho e as respectivas medidas compensatórias seria uma violação desses direitos fundamentais.

As Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), particularmente as Convenções nº 87 (sobre Liberdade Sindical e Proteção do Direito de Sindicalização) e nº 98 (sobre o Direito de Organização e Negociação Coletiva), protegem a organização dos trabalhadores em categorias profissionais e proíbem a extinção de categorias sem a devida negociação, compensação ou reacomodação no mercado de trabalho.

Além disso, a Convenção nº 158 da OIT, que regula a cessação da relação de trabalho, também se aplica à necessidade de proteger os trabalhadores de dispensas arbitrárias ou sem justa causa.

Ao modificar o art. 87 do projeto de lei, que propõe a multifuncionalidade como obrigatoriedade e que restringe as categorias profissionais à estiva e capatazia, estamos contrariando as normas constitucionais e as convenções da OIT

A extinção ou a alteração drástica dessas categorias não pode ser imposta sem que haja a devida análise de impacto social, medidas de reacomodação no mercado de trabalho e o oferecimento de indenizações justas aos trabalhadores afetados.

A Convenção 137 da OIT, específica do trabalho portuário obriga que a revisão das definições dos portuários seja por expressa consulta as representações profissionais estabelecendo: *2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários*.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8º da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8º) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

O texto substitutivo aqui apresentado assegura a continuidade das categorias profissionais já consolidadas e reconhecidas,

CD252739429800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252739429800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 241/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.241/2025

assegurando, assim, a proteção dos trabalhadores portuários avulsos e garantindo o respeito aos seus direitos fundamentais.

Sala da Comissão, em 22 Abril de 2025.

Deputado Daniel Almeida

PCdoB-BA

CD252739429800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252739429800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 242/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.242/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Exclua-se o Capítulo III, do Projeto Lei 733/2025.

JUSTIFICATIVA

O projeto autoriza que que empresas possam fornecer a mão de obra para o trabalho portuário, em concorrência com o OGMO.

Copia o modelo português que permite que empresas concorram com o OGMO que tem sido alvo de críticas de diferentes setores.

O OGMO tem a função de gerir a mão-de-obra portuária, atuando como um intermediário entre trabalhadores e operadores portuários. O modelo foi estabelecido para garantir que os trabalhadores portuários tenham acesso a contratos e direitos regulados, enquanto oferece aos operadores uma mão-de-obra qualificada e estável para a movimentação de cargas.

O modelo português que abriu o mercado para que empresas privadas concorresse com o OGMO tem demonstrado que essa medida enfraquece as condições dos trabalhadores e precarizar a mão-de-obra.

A substituição do OGMO por empresas privadas pode levar a contratos temporários ou menos seguros, já que as empresas podem priorizar a redução de custos, afetando diretamente a estabilidade dos trabalhadores portuários.

O projeto não assegura a manutenção de benefícios historicamente conquistados, como melhores condições de trabalho, seguros e garantias mínimas que o OGMO, como entidade reguladora, proporcionava.

Há justo receio com a redução dos padrões de segurança. A experiência acumulada e o controle do OGMO sobre a formação de

CD251601461400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251601461400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 242/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.242/2025

trabalhadores são vista como uma garantia de práticas de segurança rigorosas. A introdução de concorrentes com menos foco na formação pode aumentar os riscos operacionais nos portos. Aliás, existem estudos no sentido que no modelo pretendido pelo projeto e praticado em Portugal, houve um aumento das doenças ocupacionais dos trabalhadores portuários, resultante da precarização de condições de trabalho.

Por fim, não se admite que a prestação do trabalho avulso seja efetuada por empresas, esvaziando as funções e atribuições dos OGMOs.

O trabalho portuário deve ser administrado e fornecido exclusivamente pelo OGMO.

Sala da Comissão, em 22 Abril de 2025.

Deputado Daniel Almeida

PCdoB-BA

CD251601461400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251601461400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 243/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.243/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva ao §1º, *do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Inclua-se inciso IV, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

JUSTIFICATIVA

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Também se tem informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, em 22 Abril de 2025.

Deputado Daniel Almeida

CD251711436700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251711436700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

PCdoB-BA

Apresentação: 22/04/2025 20:17:34.520 - CTRAB
EMC 243/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.243/2025

CD251711436700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251711436700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Almeida

Apresentação: 22/04/2025 20:18:50.273 - CTRAB
EMC 244/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.244/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Acrescente-se os seguintes incisos I a III ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105 .....

I - É assegurada uma garantia renda anual para os trabalhadores portuários avulsos com inscrição válida no órgão de gestão de mão de obra, cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho e que cumpram regularmente suas obrigações profissionais inclusive as regras de assiduidade em vigor em cada porto, conforme regulamento.

§ 1º A garantia de renda anual será equivalente ao valor da média do ano civil imediatamente anterior da respectiva categoria em cada porto.

§ 2º Essa complementação será feita mensalmente e o valor a ser observado para tanto será equivalente a um doze avo do valor da média do ano civil imediatamente anterior.

§ 3º Além dos pré-requisitos previstos no presente artigo, somente fará jus a garantia da renda mínima, o trabalhador avulso que:

a) estiver apto para o trabalho portuário como

b) se disponibilizar para o trabalho no sistema de escalação em no mínimo, oitenta por cento das chamadas realizadas pelo respectivo órgão de gestão de mão de obra;

c) prestar os seus serviços nas escalações, inclusive compulsoriamente definidas pelo OGMO, no mínimo, a oitenta por cento dos turnos de trabalho para os quais tenha se habilitado no sistema de escalação do respectivo órgão gestor.

CD254688179800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254688179800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:18:50.273 - CTRAB
EMC 244/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.244/2025

§ 4º Compete ao OGMO a apuração e comprovação dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º.

§ 5º O trabalhador que descumprir os requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º, por três meses consecutivos ou cinco meses alternados, fica excluído do programa de complementação de renda previsto neste capítulo.

II– Os trabalhadores portuários avulsos com 25 anos de inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulsos, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante uma indenização equivalente a 70% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, observado o valor mínimo de R$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

III – Os trabalhadores portuários avulsos com 70 a nos de idade e com inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, terão sua inscrição cancelada em OGMO, mediante uma indenização equivalente a 40% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, ficando garantido um prazo de até 5 (cinco) anos para o TPA em atividade com idade superior a 70 anos;

IV - Aos trabalhadores portuários será garantido a participação nos lucros e resultados (PLR) das empresas tomadoras de serviço, conforme os preceitos da legislação vigente, como forma de incentivar o estímulo à produção e a dignidade no exercício das suas atividades.”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa garantir uma transição justa e digna para os trabalhadores portuários que venham a ser afetados por eventuais extinções de categorias ou alterações profundas em suas condições de trabalho. Os direitos fundamentais dos trabalhadores, garantidos pela Constituição Federal, especialmente no art. 7° e art. 8°, bem como nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), proíbem a extinção de categorias profissionais sem a devida mediação dos impactos econômicos e sociais, além da adoção de medidas compensatórias.

A Convenção n° 87 da OIT, sobre liberdade sindical e proteção do direito de sindicalização, e a Convenção n° 158, que trata da

CD254688179800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254688179800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:18:50.273 - CTRAB
EMC 244/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.244/2025

cessação da relação de trabalho, asseguram o direito à proteção contra demissões arbitrárias e impõem a necessidade de consultas com os trabalhadores para discutir soluções quando há mudanças estruturais no mercado de trabalho.

Além disso, o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) aqui proposto, baseado nas melhores práticas de negociação coletiva e na experiência de setores industriais e de serviços, oferece uma opção digna e justa para aqueles trabalhadores que desejam se desligar voluntariamente do trabalho portuário após 30 anos de serviços prestados, garantindo uma compensação financeira adequada.

A proposta de participação nos lucros e resultados das empresas tomadoras de serviços tem como objetivo valorizar o trabalho portuário e incentivar o aumento da produtividade de maneira alinhada aos interesses econômicos do setor.

A emenda se harmoniza, ainda, com princípios fundamentais estabelecidos nas Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Organização das Nações Unidas (ONU) e na Constituição Federal do Brasil, refletindo a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhecendo a função social da atividade econômica e incorporando experiências internacionais bem-sucedidas na proteção dos direitos dos trabalhadores.

A Convenção n° 168 da OIT sobre a Promoção do Emprego e Proteção contra o Desemprego (1988) enfatiza a necessidade de proteger os trabalhadores afetados por mudanças estruturais no mercado de trabalho. Ela incentiva os Estados membros a fornecerem benefícios adequados aos desempregados, garantindo-lhes uma renda mínima durante a transição para novos empregos.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos (ONU), em seu artigo 23, afirma que "toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego". A garantia de renda assegura que os trabalhadores não fiquem desamparados diante da extinção de suas categorias profissionais.

A *Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho estabelece no seu Artigo 2*, item *2 que: "Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do País ou do porto de que se tratar".*

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, estabelece como direito dos trabalhadores a assistência aos desempregados. Além disso, o princípio da dignidade da pessoa humana (Art. 1°, III) reforça a obrigação do Estado em proteger os cidadãos em situações de vulnerabilidade econômica.

A proposta de emenda que estabelece o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) para trabalhadores com no mínimo 30 anos de serviço (Art. 88, II), por seu turno, se alinha com o disposto na Recomendação n° 166 da OIT sobre a Rescisão do Contrato de Trabalho (1982) que sugere que medidas sejam tomadas para mitigar os efeitos da

CD254688179800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254688179800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:18:50.273 - CTRAB
EMC 244/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.244/2025

rescisão, incluindo programas de aposentadoria antecipada e compensações financeiras adequadas, sendo que o PDV respeita a autonomia do trabalhador ao permitir que ele opte pelo desligamento em condições favoráveis.

O PDV reconhece, ainda, a contribuição dos trabalhadores veteranos e proporciona uma transição digna para a aposentadoria, refletindo o compromisso social das empresas e do Estado com aqueles que dedicaram grande parte de suas vidas ao trabalho portuário.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a Alemanha e o Japão utilizam PDVs como ferramentas eficazes para reestruturar setores industriais, oferecendo pacotes generosos que reconhecem a dedicação dos trabalhadores e facilitam a transição para a aposentadoria ou novas oportunidades.

No que pertine à Participação nos Lucros e Resultados (PLR) para trabalhadores portuários, proposto na emenda como o inciso III do art., observamos que tal proposta se alinha com a Orientação da OIT contida na Convenção n° 131 sobre Fixação de Salários Mínimos (1970), a qual enfatiza a necessidade de garantir

remuneração justa e equitativa aos trabalhadores. A participação nos lucros e resultados é uma forma de reconhecer o esforço coletivo e promover a justiça salarial.

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, inciso XI, assegura a participação dos trabalhadores nos lucros ou resultados, desvinculada da remuneração, reforçando o direito à distribuição equitativa dos frutos do trabalho.

A PLR estimula a produtividade e o comprometimento, fortalecendo a relação entre empregadores e empregados. Além disso, promove a dignidade no exercício das atividades laborais, ao reconhecer e recompensar a contribuição dos trabalhadores para o sucesso empresarial.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a França e o Canadá, a participação nos lucros é prática comum e regulamentada, promovendo engajamento e alinhamento de interesses entre empregados e empregadores.

A presente emenda está ainda em sintonia com a prática adotada nos portos que são considerados como referência em operações portuárias em âmbito internacional. O modelo sugerido nesta emenda vem sendo aplicado nos portos da Costa Leste e Costa Oeste dos Estados Unidos desde 1.932.

A emenda proposta, com isso, reforça o princípio da dignidade da pessoa humana, central na Constituição Federal (Art. 1°, III), e reconhece o trabalho como fundamento da ordem social e econômica (Art. 170). Ao garantir renda, oferecer planos de desligamento justos e promover a participação nos lucros, a lei valoriza o trabalhador não apenas como força produtiva, mas como cidadão digno de proteção e reconhecimento.

A Constituição estabelece, ainda, que a atividade econômica deve cumprir sua função social (Art. 5°, XXIII; Art. 170). Isso implica em

CD254688179800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254688179800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:18:50.273 - CTRAB
EMC 244/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.244/2025

responsabilidades para com os trabalhadores e a sociedade em geral. As medidas propostas asseguram que o desenvolvimento econômico não ocorra em detrimento dos direitos trabalhistas, mas sim em harmonia com a justiça social e o bem-estar coletivo.

Novamente olhando para o cenário internacional, temos que diversos países adotam políticas similares para proteger trabalhadores em setores em transformação. A União Europeia, por exemplo, possui diretrizes para apoiar trabalhadores afetados por reestruturações, enfatizando a importância de medidas como compensações financeiras, requalificação profissional e participação nos lucros para garantir transições justas e sustentáveis.

Os fundamentos apresentados demonstram que o texto legal proposto está em consonância com as Convenções da OIT, os princípios da ONU e os preceitos da Constituição Federal do Brasil. Ele promove a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhece a função social da atividade econômica e incorpora práticas internacionais eficazes na proteção dos direitos laborais. Assim, as medidas propostas não apenas atendem aos requisitos legais e constitucionais, mas também reforçam o compromisso com a justiça social e o desenvolvimento humano.

Por fim, ao estabelecer uma garantia de renda temporária para os trabalhadores de categorias extintas, até que sejam reabsorvidos no mercado de trabalho, estamos assegurando um princípio fundamental de segurança econômica e dignidade no emprego, alinhado aos princípios constitucionais de proteção ao trabalho e à dignidade da pessoa humana.

Desta forma, a emenda proposta não apenas preserva os direitos dos trabalhadores afetados, mas também incentiva o diálogo social e a busca por soluções que respeitem os direitos fundamentais e promovam uma transição justa para todos os envolvidos.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254688179800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254688179800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:23:32.100 - CTRAB
EMC 245/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.245/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 106, incluindo-se um parágrafo único, do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 106. É facultada aos titulares portos privados a contratação trabalhadora portuária, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, observado o disposto em instrumento coletivo de trabalho firmado com sindicatos de portuários que representam categoria profissional diferenciada.

Paragrafo único. Os portos privados também poderão utilizar trabalhador portuários avulsos, com a intermediação de OGMO com competência sobre o local da referida instalação portuária, obedecendo à negociação coletiva de trabalho."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo assegurar que os trabalhadores portuários, seja nos portos públicos ou privados, sejam previamente habilitados conforme estabelecido por esta lei, garantindo que as qualificações e certificações necessárias sejam atendidas para o exercício seguro de suas atividades.

A necessidade de habilitação prévia justifica-se pelos princípios constitucionais e legais que garantem a segurança no trabalho. O art. 7°, inciso XXII, da Constituição Federal prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança. A habilitação dos trabalhadores portuários é fundamental para garantir que estes atuem de maneira segura e eficiente, minimizando riscos para si mesmos, para os seus colegas e para o ambiente de trabalho no porto.

Ademais, esta emenda está de acordo com as Normas de Segurança e Medicina do Trabalho brasileiras, que exigem a qualificação e o treinamento adequados

para a execução de atividades que possam implicar riscos à saúde e à segurança dos trabalhadores.

O trabalho portuário, devido à sua natureza, envolve operações complexas e muitas vezes perigosas, como o manuseio de cargas pesadas, maquinário e embarcações, o que torna indispensável a qualificação profissional.

CD251204104500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251204104500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:23:32.100 - CTRAB
EMC 245/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.245/2025

Ainda, a emenda também encontra fundamento nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), especialmente nas Convenções n° 155 e n° 187, que tratam da segurança e saúde no trabalho e exigem que os estados signatários implementem medidas legislativas e práticas para garantir que os trabalhadores sejam devidamente capacitados e habilitados para suas funções, com o objetivo de proteger sua integridade física e psíquica.

Ao inserir a obrigatoriedade de habilitação prévia na contratação de trabalhadores portuários, estamos promovendo a segurança no ambiente de trabalho e preservando a saúde e a vida dos trabalhadores, conforme os princípios constitucionais e as normas internacionais de que o Brasil é signatário.

A proposta legislativa contida no Art. 89 que estabelece a liberdade dos portos privados para contratar trabalhadores portuários, com vínculo empregatício ou avulso, diretamente ou por intermediário de Empresa de Prestação de Trabalho Portuário (EPTP), suscita uma série de críticas, especialmente no que tange aos aspectos de segurança do trabalho, qualificação profissional e eficiência operacional.

1. Segurança e Capacitação dos Trabalhadores Portuários

Um dos principais pontos críticos é a ausência de exigência de capacitação, treinamento e habilitação prévia dos trabalhadores portuários. A atividade portuária, por sua natureza, envolve operações complexas, com riscos importantes tanto para os trabalhadores quanto para as cargas movimentadas. A falta de critérios claros para a contratação de profissionais envolvidos pode resultar em acidentes, prejudicando não apenas a saúde e a segurança dos trabalhadores, mas também a eficiência das operações portuárias.

Além disso, a qualificação é fundamental para lidar com equipamentos específicos, processos operacionais específicos e normas de segurança complexas que envolvem o setor. A proposta, ao não importar esses requisitos, é cumprir a necessidade

de manter trabalhadores habilitados, o que contraria a lógica de segurança no ambiente portuário.

2. Produtividade e Eficiência Operacional

A eficiência da operação portuária está intrinsecamente ligada à capacitação dos trabalhadores. Profissionais treinados, experientes e capacitados conseguem operar com maior produtividade, evitando danos às mercadorias, atrasos e interrupções operacionais. A liberdade irrestrita de contratação proposta no artigo pode abrir margem para a entrada de trabalhadores não prejudicados, o que prejudicaria a eficiência do porto, resultando em custos adicionais e perda de competitividade.

3. Precarização das Relações de Trabalho e Erosão de Direitos

Trabalhistas

CD251204104500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251204104500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:23:32.100 - CTRAB
EMC 245/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.245/2025

A proposta pode gerar uma precarização das relações de trabalho ao

permitir que a contratação ocorra sem critérios mínimos de habilitação ou capacitação, potencializando a contratação de mão de obra sem experiência ou conhecimento técnico. Isso vai contrariar os princípios de valorização do trabalho humano e da função social da empresa, conforme estabelecido na Constituição Federal.

Além disso, ao flexibilizar a contratação por meio de EPTPs ou diretamente pelos portos privados, a proposta pode enfraquecer as proteções contraídas aos trabalhadores portuários avulsos, que atualmente possuem direitos específicos e uma organização de trabalho exigida para garantir condições mínimas de dignidade e segurança.

4. Convenção 137 da OIT e Proteção dos Trabalhadores Portuários

É importante destacar que a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) visa garantir o emprego e a renda resultantes para os trabalhadores portuários, incentivando a contratação de trabalhadores previamente capacitados e habilitados para promover o pleno emprego e a proteção da força de trabalho. A proposta legislativa contraria tais princípios, ao flexibilizar a contratação sem se preocupar com a capacitação profissional dos trabalhadores, o que pode levar a um aumento da instabilidade laboral, do desemprego e das condições precárias de trabalho.

5. Contrariedade aos Princípios Constitucionais

A liberdade de contratação pelo Art. 89 colide com princípios constitucionais relevantes, tais como:

- Dignidade da Pessoa Humana: A dignidade é impactada diretamente pela qualidade das condições de trabalho. A contratação sem contratos relacionados não apenas à saúde e segurança do trabalhador, mas também ao seu desenvolvimento profissional e pessoal.
- Valores Sociais do Trabalho e Livre Iniciativa: A Constituição preza por uma relação equilibrada entre trabalho e capital, onde uma iniciativa livre deve coexistir com a valorização social do trabalho. A proposta não promove tal equilíbrio, permitindo que a busca pela redução de custos pelos portos privados ocorra à custa da desvalorização e desqualificação do trabalho portuário.
- Direito Adquirido e Liberdade de Ofício: Trabalhadores portuários que possuem capacitação e experiência específica podem ter seus direitos e sua posição no mercado de trabalho ameaçados pela contratação de mão de obra não comprometida, o que prejudica a continuidade e a estabilidade de sua carreira.

A proposta legislativa, ao conceder liberdade irrestrita na contratação de trabalhadores portuários por portos privados, desconsidera aspectos fundamentais relacionados à segurança, qualificação profissional e eficiência operacional. Além disso, promove a precarização das relações de trabalho e contraria tanto os princípios constitucionais quanto as normas

CD251204104500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251204104500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:23:32.100 - CTRAB
EMC 245/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.245/2025

internacionais de proteção ao trabalhador portuário. A ausência de requisitos de capacitação e treinamento vai contra o desenvolvimento sustentável do setor portuário e coloca em risco a segurança dos trabalhadores, das operações e da carga movimentada.

Uma abordagem mais equilibrada seria exigida critérios mínimos de qualificação e treinamento, harmonizando a liberdade de contratação dos portos privados com a necessidade de manter padrões adequados de segurança, eficiência e proteção aos trabalhadores portuários.

Com isso, buscamos garantir a efetiva proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, reforçando o compromisso do Estado com a segurança no trabalho e a valorização da vida humana.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251204104500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251204104500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:26:16.623 - CTRAB
EMC 246/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.246/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Acrescente-se Artigo ao Projeto de Lei 733/2025, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. .... Fica assegurado aos trabalhadores portuários que vierem a perder seu posto de trabalho em decorrência de processos de automação e/ou mecanização das operações portuárias o pagamento de uma indenização compensatória equivalente a 12 (doze) meses de sua última remuneração média, bem como o direito à requalificação profissional a ser custeada e promovida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sem prejuízo dos demais direitos trabalhistas e previdenciários previstos em lei."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca garantir a proteção dos trabalhadores portuários diante da crescente automação no setor portuário, fenômeno que tem se intensificado globalmente e que apresenta impactos diretos no emprego e nas condições de trabalho. A inserção desta medida visa proteger os trabalhadores que venham a perder seus postos de trabalho em função da automação, garantindo não apenas uma compensação financeira, mas também o direito à requalificação, de forma a permitir que esses trabalhadores tenham condições de se recolocar no mercado de trabalho.

Conforme assegurado pelo art. 7° da Constituição Federal, todo trabalhador brasileiro tem direito à proteção contra despedida arbitrária ou sem justa causa, com pagamento de indenização compensatória. Além disso, o inciso XXII do mesmo artigo garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança, que se aplicam diretamente a mudanças no ambiente de trabalho causadas por novas tecnologias, como a automação.

No mesmo sentido, o artigo 7°, inciso XXVII da Constituição Federal assegura proteção em face da automação, na forma da lei, bem como artigo 170 determina que a ordem econômica se funde na valorização do

CD259159290200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259159290200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:26:16.623 - CTRAB
EMC 246/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.246/2025

trabalho humano e na livre iniciativa, visando a assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, o que se alinha com a previsão do artigo 193, que estabelece que a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais.

Esta emenda é fundamentada em diversas normas internacionais que visam garantir a proteção dos trabalhadores no contexto da automação. Entre elas, destacam-se:

1. Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) –

   Trabalho Portuário (1973):

Esta convenção garante que os trabalhadores portuários registrados tenham prioridade na distribuição do trabalho disponível. Embora a convenção não se refira especificamente à automação, o princípio de proteger o emprego portuário registrado é essencial para mitigar os impactos da automação.

Artigo 2: Promove a segurança no emprego para os trabalhadores portuários, o que pode incluir medidas que minimizem o impacto da automação.

2. Convenção n° 140 da OIT – Licença Remunerada para Formação (1974):

A convenção destaca o direito à formação e requalificação profissional, assegurando que os trabalhadores afetados pela automação tenham acesso a programas de qualificação que lhes permitam adquirir novas habilidades.

Artigo 1: Incentiva a criação de esquemas de formação que permitam aos trabalhadores se adaptarem às mudanças trazidas pela automação.

3. Convenção n° 98 da OIT – Direito de Sindicalização e Negociação Coletiva (1949):

Esta convenção assegura que os trabalhadores possam negociar coletivamente com os empregadores sobre as mudanças tecnológicas e seus impactos, como a automação, permitindo a negociação de planos de compensação e requalificação.

Artigo 4: Garante que os trabalhadores possam negociar as condições decorrentes da automação.

4. Convenção n° 111 da OIT – Discriminação no Emprego e Ocupação (1958):

Assegura que a automação não seja utilizada como pretexto para excluir ou discriminar determinados grupos de trabalhadores, como os mais idosos ou menos qualificados.

Artigo 1: Define discriminação em termos amplos, protegendo grupos vulneráveis no contexto da automação.

CD259159290200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259159290200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:26:16.623 - CTRAB
EMC 246/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.246/2025

5. Recomendação n° 198 da OIT – Relação de Emprego (2006):

Garante que, mesmo em setores com forte transformação tecnológica, como o portuário, as relações de emprego sejam protegidas, impedindo que a automação resulte na precarização do trabalho.

Parágrafo 5: Estabelece que a relação de emprego deve ser protegida contra mudanças tecnológicas adversas.

6. Declaração da OIT sobre Justiça Social para uma Globalização Justa (2008):

A declaração destaca a importância de implementar medidas que garantam que a automação não leve ao aumento das desigualdades ou à redução das proteções dos trabalhadores.

A implementação de medidas como compensações financeiras e programas de requalificação estão em consonância com esta Declaração, que prioriza o desenvolvimento tecnológico equilibrado e justo.

7. Convenção n° 122 da OIT – Política de Emprego (1964):

Esta convenção requer que os governos implementem políticas que assegurem o pleno emprego e a adaptação dos trabalhadores às novas realidades do mercado de trabalho, como a automação.

Artigo 1: Exige que os Estados garantam o pleno emprego e a adaptação às novas condições tecnológicas.

8. Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho (2019):

A declaração reconhece as transformações trazidas pela automação e recomenda a adoção de políticas centradas no ser humano, incluindo requalificação profissional e proteção social para mitigar os impactos da automação.

Aponta para a necessidade de criar novas formas de proteção social e requalificação para os trabalhadores afetados.

9. Convenção n° 155 da OIT – Segurança e Saúde dos Trabalhadores (1981):

Garante que as condições de saúde e segurança no trabalho sejam mantidas, mesmo em ambientes altamente automatizados, evitando que a automação comprometa a segurança dos trabalhadores.

Artigo 4: Exige que os governos formulem políticas para garantir a saúde e segurança dos trabalhadores em todos os contextos de trabalho, incluindo os automatizados.

10. Convenção n° 81 da OIT – Inspeção do Trabalho (1947):

A convenção garante que, com a automação, o cumprimento das normas trabalhistas e de segurança seja rigorosamente fiscalizado.

CD259159290200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259159290200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:26:16.623 - CTRAB
EMC 246/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.246/2025

Artigo 3: Garante que a inspeção do trabalho assegure condições adequadas de trabalho, especialmente com a introdução de novas tecnologias.

Essa emenda reflete os princípios fundamentais estabelecidos nas convenções e recomendações da OIT, na Constituição Federal, e nos direitos trabalhistas que visam proteger os trabalhadores contra os impactos das mudanças tecnológicas, assegurando uma transição justa para os trabalhadores portuários no contexto da automação.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD259159290200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259159290200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 20:27:19.627 - CTRAB
EMC 247/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.247/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca assegurar o princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

CD254560686600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254456068600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:27:19.627 - CTRAB
EMC 247/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.247/2025

A isonomia salarial entre o trabalhador avulso e o vinculado se faz necessária para garantir que não haja discriminação, precarização ou redução da remuneração dos trabalhadores avulsos, que desempenham as mesmas funções, sob as mesmas condições de trabalho, que os trabalhadores contratados diretamente com vínculo empregatício.

Ao inserir essa obrigatoriedade no *caput* do art. 105, estamos assegurando que ambos os tipos de trabalhadores — avulsos e vinculados — recebam tratamento justo e igualitário, promovendo a valorização do trabalho e evitando que a liberdade de organização do trabalho portuário resulte em diferenças injustificadas nos níveis salariais e de benefícios. Esta emenda visa garantir a dignidade no trabalho e a proteção dos direitos fundamentais, conforme estabelecido na nossa Carta Magna e nos tratados internacionais de que o Brasil é signatário.

A redação do artigo 105 do projeto de lei conflita com artigo que promove a negociação coletiva para as relações do trabalho.

O Artigo 105 coloca em evidência uma questão central: a definição unilateral, pelo tomador de serviços portuários, de aspectos essenciais da relação e do contrato de trabalho. Tal proposta, ao concentrar o poder de decisão nas mãos do tomador, viola o espírito de negociação coletiva que foi reforçado tanto pela Constituição Federal de 1988 (CF/88, art. 7°, incisos VI, XIII, XIV, XXVI; art. 8° inciso VI; e art. 114, §§ 1° e 2°), como pela jurisdição do Supremo Tribunal Federal (STF – TEMA 1046) e pela reforma trabalhista de 2017.

Há alguns pontos críticos a serem considerados nessa análise:

1. Desalinhamento com o Princípio da Negociação Coletiva

A CF/88, nos artigos antes mencionados, menciona explicitamente as convenções e acordos coletivos de trabalho, fortalecendo a negociação coletiva como uma forma legítima de definição de condições de trabalho. O artigo 88 da proposta legislativa, ao dar exclusividade ao tomador de serviços para definir questões como composição de quantitativo, salários e benefícios, enfraquece a participação dos sindicatos e das representações de trabalhadores no processo de negociação, bem como torna a negociação coletiva facultativa e suplementar, pois, por obvio, aquele quer puder, por ato discricionário, definir todos os contornos da relação laboral, não terá qualquer razão de discutir tais parâmetros com os representante dos trabalhadores, como previsto na parte final da redação proposta.

2. Contradição com a Reforma Trabalhista e Tema 1046 do STF

O Tema 1.046 do STF reforça que uma negociação coletiva deve prevalecer, inclusive em aspectos relacionados aos direitos trabalhistas, desde que respeitados os direitos fundamentais e constitucionais. O artigo, da forma como está redigido, contraria essa orientação ao priorizar decisões unilaterais do tomador de serviços.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) deu ênfase ao "negociado sobre o legislado", estabelecendo que as negociações coletivas tenham prevalência sobre a legislação, em diversos aspectos (artigo 611-A da CLT). No entanto, a redação do artigo 88, ao centralizar as decisões sobre

CD254456068600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254456068600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:27:19.627 - CTRAB
EMC 247/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.247/2025

o contrato de trabalho nas mãos do prestador de serviços, desconsidera o papel fundamental que os sindicatos têm nesse processo de negociação.

Assim, se o Tema 1.046 do STF enfatiza a autonomia sindical e a prevalência do negociado, desde que respeitados os princípios constitucionais. Ao permitir que o tomador de serviços tome decisões unilaterais, o artigo 88 parece subverter esse entendimento, impondo limites à negociação coletiva que a Constituição e a reforma trabalhista buscam promoção econômica.

3. Desigualdade de Poder de Barganha

Outro ponto a se criticar é o potencial desequilíbrio de poder de negociação entre trabalhadores e tomadores de serviços. O artigo, ao permitir que o tomador defina unilateralmente várias condições de trabalho, ignora o fato de que os trabalhadores portuários, em muitos casos, estão em situação de vulnerabilidade econômica e social. Isso pode criar um cenário em que a negociação coletiva, mesmo prevista no texto, é enfraquecida ou até mesmo vazia, já que a "exclusividade" dada ao tomador para definir condições essenciais torna difícil para os trabalhadores ou seus representantes negociarem em pé de igualdade.

O artigo 105, ao conferir exclusividade ao tomador de serviços para a definição de aspectos importantes da relação de trabalho, parece se afastar dos princípios e fundamentos da negociação coletiva defendidos pela CF/88, pelo STF no Tema 1046 e pela reforma trabalhista. Uma redação que restringe a autonomia coletiva e dá ampla discricionariedade ao empregador sobre condições de trabalho prejudica o equilíbrio necessário nas relações laborais justas e viola o princípio da boa-fé na negociação coletiva.

Uma revisão desse dispositivo deveria, portanto, garantir uma participação mais efetiva dos sindicatos e organizações de trabalhadores na definição dessas condições, equilibrando as prerrogativas dos tomadores de serviço com os direitos dos trabalhadores, a fim de promover uma negociação coletiva autêntica e equilibrada.

Não bastasse, há conflito entre as disposições dos artigos 88 e 91 da proposta legislativa, se não, vejamos:

Reconhecimento da Negociação Coletiva (Artigo 91) vs. Decisão Unilateral (Artigo 105).

O artigo 91 valoriza o papel da negociação coletiva e da liberdade sindical, tornando-os pilares das relações de trabalho nos portos. Ele permite expressamente a validade dos acordos coletivos, mesmo quando envolvimento de certos compromissos

Em contrapartida, o artigo 88 confere ao tomador de serviços o poder exclusivo para definir elementos centrais das condições de trabalho. Isso cria uma relação de poder assimétrica e praticamente elimina o papel da negociação coletiva, o que é

Autonomia da Vontade Coletiva vs. Centralização Decisória:

O §1° do artigo 91 enfatiza que o Judiciário deve ter intervenção mínima em acordos coletivos, respeitando a autonomia da vontade coletiva. Isso reforça a ideia de que as partes envolvidas

CD254456068600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254456068600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:27:19.627 - CTRAB
EMC 247/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.247/2025

(trabalhadores e tomadores de serviços) devem ser as principais responsáveis por definir suas condições de trabalho

O artigo 88, ao permitir que o tomador de serviços defina unilateralmente os aspectos fundamentais do contrato de trabalho, esvazia essa autonomia coletiva. Mesmo com a menção de "salvo o disposto em negociação coletiva", na prática, a prerrogativa dada ao tomador tende a limitar o poder negocial dos sindicatos, levando a uma relação de trabalho menos participativa e equilibrada.

Valorização do Trabalho vs. Prevalência do Poder do Empregador:

O artigo 91 busca promover um ambiente de trabalho justo e seguro, com valorização do trabalho humano e priorização do vínculo empregatício. Ele menciona a importância da capacitação profissional, da democratização do acesso aos postos de trabalho e da garantia de condições dignas.

O artigo 105, ao focar na definição unilateral por parte do tomador, vai na contramão desses princípios, pois ao centralizar o poder decisório, pode levar a um cenário onde as condições de trabalho sejam condicionais com base apenas nos interesses do empregador, sem a participação ativa dos trabalhadores e suas representações sindicais.

Consolidação da Crítica

Os artigos 105 e 91 apresentam diretrizes que, em essência, estão em conflito. Enquanto o artigo 91 coloca a negociação coletiva, a liberdade sindical e a valorização do trabalho no centro das relações laborais nos portos, o artigo 88 permite

ao tomador de serviços estabelecer unilateralmente as condições do trabalho, enfraquecendo o papel dos sindicatos e limitando a negociação coletiva.

Essa inconsistência interna no texto legal viola os princípios constitucionais consagrados pela CF/88, que autoriza e valoriza a negociação coletiva como um direito dos trabalhadores (art. 7°, inciso XXVI). Além disso, contraria a orientação do Tema 1046 do STF, que reforça a prestígio da negociação coletiva em relação ao "negociado sobre o legislado". A reforma trabalhista de 2017 também enfatizou o fortalecimento da negociação coletiva como meio de modernizar as relações de trabalho. No entanto, o artigo 88 parece subverter essa lógica ao permitir decisões unilaterais pela tomada de serviços.

Portanto, para harmonizar a legislação portuária com os princípios constitucionais, a jurisdição do STF e a reforma trabalhista, seria necessário reformular o artigo 88. Uma revisão adequada deveria garantir um equilíbrio entre as partes envolvidas, respeitando a autonomia sindical e a negociação coletiva, conforme preconizado no artigo 91. Essa mudança promoveria um ambiente de trabalho mais justo e participativo, onde os trabalhadores portuários tivessem uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, e o diálogo social seria efetivamente valorizado.

CD254456068600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254456068600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:27:19.627 - CTRAB
EMC 247/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.247/2025

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254456068600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254456068600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:29:02.740 - CTRAB
EMC 248/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.248/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 112:

"Art. 112. O órgão de gestão de mão de obra:

I– organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 87; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registo do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

§ 4º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho."

JUSTIFICATIVA

A substituição da redação do art. 112 do projeto de lei pela redação atual do art. 41 da Lei nº 12.815/2013 tem como objetivo garantir a continuidade das atribuições do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO), assegurando que este continue a ser o principal responsável pela administração da mão de obra portuária avulsa. O OGMO desempenha papel

CD259733378500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259733378500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:29:02.740 - CTRAB
EMC 248/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.248/2025

fundamental na organização, qualificação e segurança dos trabalhadores portuários, bem como na promoção da justiça nas relações de trabalho no porto.

1. A Constituição Federal e o valor social do trabalho: A Constituição Federal tem como fundamentos os princípios da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho (art. 1º, III e IV), e define como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3º, I). A manutenção do OGMO e suas atribuições contribui diretamente para o cumprimento desses princípios, ao assegurar a dignidade dos trabalhadores portuários, protegendo-os contra a precarização das relações de trabalho.

2. O direito ao trabalho e à segurança nas relações trabalhistas: A Constituição Federal reconhece o direito social ao trabalho (art. 6º), bem como a importância da intervenção sindical nas questões trabalhistas coletivas (art. 8º, III e VI). O OGMO atua como um importante agente na mediação entre operadores portuários e trabalhadores, garantindo condições de trabalho seguras e justas, de acordo com a legislação trabalhista vigente e os princípios constitucionais.

3. A função social do OGMO e sua contribuição para a ordem econômica: A ordem econômica, conforme estabelecido pela Constituição Federal, está fundada na valorização do trabalho, na função social da propriedade e na redução das desigualdades (art. 170, caput, III, VII e VIII). O OGMO, ao assegurar a profissionalização, treinamento e escalação equitativa dos trabalhadores portuários, contribui para o pleno emprego e para a estabilização da renda no setor portuário, promovendo, assim, o desenvolvimento econômico sustentável.

4. O papel do OGMO em cumprimento às Convenções Internacionais: A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil, estabelece a necessidade de registros para os trabalhadores portuários e a prioridade de contratação dos trabalhadores avulsos, função esta desempenhada pelo OGMO. Essa convenção garante a regularização do emprego e a melhoria das condições de vida e trabalho dos trabalhadores portuários. A extinção do OGMO como órgão único de gestão da mão de obra avulsa seria uma afronta ao compromisso assumido pelo Brasil no âmbito internacional, violando as disposições dessa convenção e precarizando as relações de trabalho.

5. A necessidade de qualificação e segurança dos trabalhadores portuários: O OGMO é responsável por promover a capacitação e o treinamento contínuo dos trabalhadores portuários, conforme exigido pelas normas de segurança e saúde do trabalho, em especial a Norma Regulamentadora NR-29. A atuação do OGMO assegura que os trabalhadores estejam adequadamente preparados para lidar com as constantes mudanças tecnológicas nas operações portuárias, garantindo sua segurança e eficiência. A gestão qualificada do OGMO evita que trabalhadores sem a devida capacitação sejam expostos a riscos no ambiente portuário.

6. Proteção contra a precarização do trabalho e o retrocesso social: A extinção do OGMO como órgão gestor da mão de obra avulsa no porto poderia gerar uma multiplicidade de agentes contratantes, como

CD259733378500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259733378500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:29:02.740 - CTRAB
EMC 248/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.248/2025

cooperativas e empresas de terceirização de mão de obra, resultando em um verdadeiro caos nas relações de trabalho e aumento da precariedade. Tal retrocesso social não condiz com o arcabouço jurídico de proteção ao trabalho estabelecido pela Constituição Federal, além de contrariar as normas da OIT e o princípio da vedação ao retrocesso social.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD259733378500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259733378500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:31:26.420 - CTRAB
EMC 249/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.249/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Acrescenta-se artigo onde couber ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. xx - O trabalhador portuário, inscrito no OGMO até a data de entrada em vigor da presente lei, quando atingir 25 (vinte e cinco) anos de serviço no porto, seja na modalidade avulsa ou a vínculo empregatício, terá direito a aposentaria especial por presunção de especialidade de classe, junto ao INSS, sem necessidade de comprovação de condições especiais."

JUSTIFICATIVA:

A presente emenda visa contemplar o trabalhador portuário, dando a ele a importância que representa na economia do país.

O trabalhador portuário exerce atividades em um ambiente de risco e com condições de trabalho que demandam uma proteção diferenciada por parte da Previdência Social, dada a natureza e as especificidades dessa função. Atualmente, os trabalhadores portuários, especialmente aqueles que atuam diretamente nas operações de carga e descarga, movimentação de mercadorias e atividades relacionadas à manutenção da infraestrutura portuária, enfrentam condições adversas que justificam o reconhecimento de sua profissão como uma categoria especial dentro do sistema previdenciário.

O trabalhador portuário está exposto a condições de trabalho altamente insalubres e perigosas, como a constante exposição ao calor intenso, poeira, umidade, ruídos elevados e risco de acidentes com equipamentos pesados. Essas condições podem afetar a saúde do trabalhador a médio e longo prazo, com a possibilidade de desenvolver doenças ocupacionais, como problemas respiratórios, lesões musculoesqueléticas, e até doenças cardiovasculares.

O ambiente portuário é marcado por uma grande movimentação de cargas, veículos pesados e maquinários, o que aumenta o risco de acidentes fatais ou de grande gravidade. O trabalho nas docas, a carga e descarga de mercadorias e a operação de máquinas requerem grande agilidade, concentração e o cumprimento de normas de segurança, que nem sempre são suficientes para evitar acidentes. Isso coloca o trabalhador portuário em uma situação de risco constante.

CD250799972800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250799972800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:31:26.420 - CTRAB
EMC n.249/2025
=> PL 733/2025
CTRAB

Em razão da natureza da atividade, muitos trabalhadores portuários enfrentam o desgaste físico e mental mais acentuado do que outros profissionais, o que torna mais difícil a continuidade no trabalho até a idade padrão de aposentadoria. O regime de aposentadoria especial, aplicável a algumas categorias de trabalhadores expostos a condições prejudiciais à saúde, se mostra um mecanismo essencial para garantir a dignidade desses profissionais, permitindo que se aposentem de forma antecipada, após um número reduzido de anos de contribuição.

Os trabalhadores portuários desempenham um papel crucial para a economia nacional, uma vez que os portos são pontos estratégicos para o comércio internacional e para o abastecimento interno de diversos produtos essenciais. A atividade portuária está intimamente ligada ao crescimento econômico e à movimentação do comércio exterior, tornando esses profissionais essenciais para o funcionamento do país. Portanto, é necessário que haja um reconhecimento formal da sua importância e a criação de um regime de previdência que leve em consideração as condições excepcionais de seu trabalho.

Em diversos países, os trabalhadores que exercem funções em condições de risco, como aqueles expostos à radiação, atividades subterrâneas ou operações portuárias, têm reconhecimento como categoria especial para fins de aposentadoria. No Brasil, algumas profissões, como os trabalhadores da mineração, já possuem esse tipo de reconhecimento, o que reforça a necessidade de estender essa mesma consideração aos trabalhadores portuários.

Diante do exposto, é fundamental que o trabalhador portuário seja reconhecido como uma categoria especial do INSS, com direito à aposentadoria antecipada e com condições diferenciadas de seguridade social, como forma de assegurar a proteção de sua saúde e integridade, considerando as adversidades a que está submetido em sua jornada de trabalho. A implementação dessa medida contribuirá para a justiça social, para a dignidade desses trabalhadores e para o fortalecimento do sistema previdenciário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD250799972800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250799972800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 20:32:50.440 - CTRAB
EMC 250/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.250/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Acrescente-se Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025.

"Art..... A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes na atividade portuária no ambiente do porto público e do porto privado, fica instituído em favor do trabalhador portuário o adicional de riscos de 40% (quarenta por cento), que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos.

§ 1° Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

§ 2° Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

§ 3° O regulamento disporá sobre os critérios para aferição dos serviços considerados penosos e sob risco elevado na atividade portuária.

§ 4° Só será devido uma única vez, na execução da mesma tarefa, o adicional previsto neste artigo, mesmo quando ocorra, simultaneamente, mais de uma causa de risco."

JUSTIFICATIVA

A proposta de inclusão do "adicional de risco portuário" no presente projeto de lei tem por base o art. 7°, inciso XXIII da Constituição Federal, que prevê expressamente o direito dos trabalhadores ao adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, conforme previsto em lei.

No contexto das operações portuárias, as atividades desenvolvidas são, em sua maioria, classificadas como de alto risco. O

CD257374771900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257374771900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:32:50.440 - CTRAB
EMC 250/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.250/2025

trabalho portuário envolve exposição constante a condições de periculosidade, como a movimentação de cargas pesadas, o contato com substâncias perigosas, além de insalubridade inerente ao ambiente de trabalho e à infraestrutura portuária. A criação do adicional de risco visa garantir a justa compensação financeira a que esses trabalhadores têm direito, promovendo também uma medida de incentivo para que os empregadores adotem práticas e medidas para a eliminação ou redução de tais riscos no ambiente de trabalho.

A proposta busca regulamentar de maneira clara e objetiva a forma de pagamento desse adicional, evitando a sobreposição de benefícios de caráter similar que já vinham sendo pagos e que, por sua vez, muitas vezes geram insegurança jurídica. Com a instituição de um percentual fixo de 40% sobre o valor do salário-hora ordinário, a norma trará uniformidade ao tratamento da questão, proporcionando segurança aos trabalhadores portuários, que terão seus direitos assegurados de forma clara e efetiva.

Ademais, a proposta prevê que o regulamento estipulará os critérios específicos para a aferição dos serviços considerados sob risco na atividade portuária. Esta regulamentação é essencial para garantir que os critérios sejam adequados à realidade operacional e técnica do setor, prevenindo a insegurança jurídica na aplicação do adicional.

Por fim, ao dispor que o adicional será pago apenas uma vez, ainda que existam várias causas de risco simultâneas na execução de uma mesma tarefa, a proposta visa evitar o acúmulo de adicionais por risco, promovendo um equilíbrio justo entre os direitos dos trabalhadores e a sustentabilidade das operações portuárias.

Os portos são áreas de grande movimentação de cargas pesadas e volumosas, além de um fluxo constante de trabalhadores, veículos e equipamentos, como guindastes, empilhadeiras e transportadores. Esse ambiente dinâmico e

desordenado aumenta significativamente o risco de acidentes, principalmente relacionados a:

Os trabalhadores portuários frequentemente trabalham em contêineres, navios e outras áreas elevadas, o que aumenta a possibilidade de quedas, bem como, devido ao tráfego intenso de veículos e equipamentos pesados, há uma alta incidência de acidentes envolvendo atropelamentos e, ainda, o manuseio de cargas volumosas e pesadas representa um risco de esmagamento e ferimentos graves.

De acordo com o estudo "Fatal Occupational Injuries in the U.S. Longshoring Industry, 1983–2010" (Mendes, F., e colaboradores, 2015), publicado na American Journal of Industrial Medicine, as taxas de fatalidade no trabalho portuário são significativamente superiores às de outras indústrias. Por exemplo, nos Estados Unidos, a taxa de fatalidade no setor de "Longshoring" (operações portuárias e de estiva) era de 15,9 por 100 mil trabalhadores, enquanto a taxa para todas as indústrias era de 3,4 por 100 mil trabalhadores.

CD257374771900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257374771900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:32:50.440 - CTRAB
EMC 250/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.250/2025

Os trabalhadores portuários são frequentemente expostos a condições climáticas adversas, como chuvas intensas, ventos fortes, calor extremo ou frio intenso, que podem comprometer a segurança e a saúde. Essas condições aumentam o risco de acidentes, como quedas em superfícies escorregadias, além de causar desconforto térmico, desidratação, fadiga e doenças ocupacionais relacionadas à exposição prolongada a ambientes hostis.

Segundo o estudo "Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo en los Puertos de América Latina y el Caribe" realizado pela Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a exposição a fatores climáticos extremos é uma das preocupações recorrentes para a saúde e segurança dos trabalhadores portuários, contribuindo para o alto índice de acidentes.

A manipulação e movimentação de cargas diversas nos portos muitas vezes incluem materiais perigosos, como produtos químicos tóxicos, inflamáveis, corrosivos ou contaminantes biológicos. A exposição acidental a essas substâncias pode resultar em intoxicações agudas, queimaduras químicas, alergias e até doenças crônicas.

A presença de contêineres que transportam cargas perigosas e substâncias tóxicas, aliada à necessidade de manuseio cuidadoso desses materiais, aumenta os riscos de acidentes e exposições prejudiciais à saúde dos trabalhadores. Um estudo publicado pelo Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) da Espanha aponta que a exposição a produtos químicos e agentes biológicos nos portos é um fator significativo para doenças respiratórias, dermatológicas e sistêmicas.

O trabalho portuário exige um ritmo intenso de atividades, com jornadas longas e, em regra, o trabalho em turnos para atender às demandas do transporte marítimo. O trabalho noturno e a falta de pausas adequadas para descanso podem contribuir para o aumento da fadiga dos trabalhadores, reduzindo a atenção e aumentando a probabilidade de acidentes.

A International Labour Organization (ILO) aponta que a fadiga relacionada a turnos longos e trabalho noturno é um fator crítico que afeta a segurança e a saúde ocupacional dos trabalhadores portuários, com impacto direto na taxa de acidentes e lesões no ambiente de trabalho.

De acordo com relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA), a implementação efetiva de práticas de segurança e a formação contínua dos trabalhadores são fatores essenciais para reduzir o risco de acidentes e melhorar a saúde ocupacional no setor portuário, mas, enquanto esse cenário não encontrar uma efetiva mudança, há justificativa técnica e jurídica para que os trabalhadores recebem um adicional que compense as condições de trabalho às quais estão expostos.

E a demonstrar que não se trata de riscos potenciais, mas efetivos, trazemos alguns dados estatísticos que reforçam a justificativa da presente emenda:

CD257374771900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257374771900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:32:50.440 - CTRAB
EMC 250/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.250/2025

No Brasil, segundo informações da Fundacentro, o setor portuário é um dos que apresentam maior índice de acidentes graves e fatais, representando uma parcela significativa das estatísticas de acidentes de trabalho no país.

A CEPAL relata que, em portos da América Latina, as taxas de acidentes fatais por 100 mil trabalhadores podem ser de 6 a 10 vezes maiores que a média de outros setores de transporte.

Dessa forma, a presente emenda atende aos princípios constitucionais de valorização do trabalho e de proteção à saúde e à segurança dos trabalhadores, sem prejudicar o funcionamento das operações portuárias, promovendo justiça social e assegurando a dignidade no trabalho portuário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257374771900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257374771900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:37:53.473 - CTRAB
EMC 251/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.251/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Acrescente-se Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025.

"Art..... A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes na atividade portuária no ambiente do porto público e do porto privado, fica instituído em favor do trabalhador portuário o adicional de riscos de 40% (quarenta por cento), que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos.

§ 1° Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

§ 2° Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

§ 3° O regulamento disporá sobre os critérios para aferição dos serviços considerados penosos e sob risco elevado na atividade portuária.

§ 4° Só será devido uma única vez, na execução da mesma tarefa, o adicional previsto neste artigo, mesmo quando ocorra, simultaneamente, mais de uma causa de risco."

JUSTIFICATIVA

A proposta de inclusão do "adicional de risco portuário" no presente projeto de lei tem por base o art. 7°, inciso XXIII da Constituição Federal, que prevê expressamente o direito dos trabalhadores ao adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, conforme previsto em lei.

No contexto das operações portuárias, as atividades desenvolvidas são, em sua maioria, classificadas como de alto risco. O

CD258601016400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258601016400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:37:53.473 - CTRAB
EMC 251/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.251/2025

trabalho portuário envolve exposição constante a condições de periculosidade, como a movimentação de cargas pesadas, o contato com substâncias perigosas, além de insalubridade inerente ao ambiente de trabalho e à infraestrutura portuária. A criação do adicional de risco visa garantir a justa compensação financeira a que esses trabalhadores têm direito, promovendo também uma medida de incentivo para que os empregadores adotem práticas e medidas para a eliminação ou redução de tais riscos no ambiente de trabalho.

A proposta busca regulamentar de maneira clara e objetiva a forma de pagamento desse adicional, evitando a sobreposição de benefícios de caráter similar que já vinham sendo pagos e que, por sua vez, muitas vezes geram insegurança jurídica. Com a instituição de um percentual fixo de 40% sobre o valor do salário-hora ordinário, a norma trará uniformidade ao tratamento da questão, proporcionando segurança aos trabalhadores portuários, que terão seus direitos assegurados de forma clara e efetiva.

Ademais, a proposta prevê que o regulamento estipulará os critérios específicos para a aferição dos serviços considerados sob risco na atividade portuária. Esta regulamentação é essencial para garantir que os critérios sejam adequados à realidade operacional e técnica do setor, prevenindo a insegurança jurídica na aplicação do adicional.

Por fim, ao dispor que o adicional será pago apenas uma vez, ainda que existam várias causas de risco simultâneas na execução de uma mesma tarefa, a proposta visa evitar o acúmulo de adicionais por risco, promovendo um equilíbrio justo entre os direitos dos trabalhadores e a sustentabilidade das operações portuárias.

Os portos são áreas de grande movimentação de cargas pesadas e volumosas, além de um fluxo constante de trabalhadores, veículos e equipamentos, como guindastes, empilhadeiras e transportadores. Esse ambiente dinâmico e

desordenado aumenta significativamente o risco de acidentes, principalmente relacionados a:

Os trabalhadores portuários frequentemente trabalham em contêineres, navios e outras áreas elevadas, o que aumenta a possibilidade de quedas, bem como, devido ao tráfego intenso de veículos e equipamentos pesados, há uma alta incidência de acidentes envolvendo atropelamentos e, ainda, o manuseio de cargas volumosas e pesadas representa um risco de esmagamento e ferimentos graves.

De acordo com o estudo "Fatal Occupational Injuries in the U.S. Longshoring Industry, 1983–2010" (Mendes, F., e colaboradores, 2015), publicado na American Journal of Industrial Medicine, as taxas de fatalidade no trabalho portuário são significativamente superiores às de outras indústrias. Por exemplo, nos Estados Unidos, a taxa de fatalidade no setor de "Longshoring" (operações portuárias e de estiva) era de 15,9 por 100 mil trabalhadores, enquanto a taxa para todas as indústrias era de 3,4 por 100 mil trabalhadores.

CD258601016400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258601016400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:37:53.473 - CTRAB
EMC 251/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.251/2025

Os trabalhadores portuários são frequentemente expostos a condições climáticas adversas, como chuvas intensas, ventos fortes, calor extremo ou frio intenso, que podem comprometer a segurança e a saúde. Essas condições aumentam o risco de acidentes, como quedas em superfícies escorregadias, além de causar desconforto térmico, desidratação, fadiga e doenças ocupacionais relacionadas à exposição prolongada a ambientes hostis.

Segundo o estudo "Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo en los Puertos de América Latina y el Caribe" realizado pela Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a exposição a fatores climáticos extremos é uma das preocupações recorrentes para a saúde e segurança dos trabalhadores portuários, contribuindo para o alto índice de acidentes.

A manipulação e movimentação de cargas diversas nos portos muitas vezes incluem materiais perigosos, como produtos químicos tóxicos, inflamáveis, corrosivos ou contaminantes biológicos. A exposição acidental a essas substâncias pode resultar em intoxicações agudas, queimaduras químicas, alergias e até doenças crônicas.

A presença de contêineres que transportam cargas perigosas e substâncias tóxicas, aliada à necessidade de manuseio cuidadoso desses materiais, aumenta os riscos de acidentes e exposições prejudiciais à saúde dos trabalhadores. Um estudo publicado pelo Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) da Espanha aponta que a exposição a produtos químicos e agentes biológicos nos portos é um fator significativo para doenças respiratórias, dermatológicas e sistêmicas.

O trabalho portuário exige um ritmo intenso de atividades, com jornadas longas e, em regra, o trabalho em turnos para atender às demandas do transporte marítimo. O trabalho noturno e a falta de pausas adequadas para descanso podem contribuir para o aumento da fadiga dos trabalhadores, reduzindo a atenção e aumentando a probabilidade de acidentes.

A International Labour Organization (ILO) aponta que a fadiga relacionada a turnos longos e trabalho noturno é um fator crítico que afeta a segurança e a saúde ocupacional dos trabalhadores portuários, com impacto direto na taxa de acidentes e lesões no ambiente de trabalho.

De acordo com relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA), a implementação efetiva de práticas de segurança e a formação contínua dos trabalhadores são fatores essenciais para reduzir o risco de acidentes e melhorar a saúde ocupacional no setor portuário, mas, enquanto esse cenário não encontrar uma efetiva mudança, há justificativa técnica e jurídica para que os trabalhadores recebem um adicional que compense as condições de trabalho às quais estão expostos.

E a demonstrar que não se trata de riscos potenciais, mas efetivos, trazemos alguns dados estatísticos que reforçam a justificativa da presente emenda:

CD258601016400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258601016400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:37:53.473 - CTRAB
EMC 251/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.251/2025

No Brasil, segundo informações da Fundacentro, o setor portuário é um dos que apresentam maior índice de acidentes graves e fatais, representando uma parcela significativa das estatísticas de acidentes de trabalho no país.

A CEPAL relata que, em portos da América Latina, as taxas de acidentes fatais por 100 mil trabalhadores podem ser de 6 a 10 vezes maiores que a média de outros setores de transporte.

Dessa forma, a presente emenda atende aos princípios constitucionais de valorização do trabalho e de proteção à saúde e à segurança dos trabalhadores, sem prejudicar o funcionamento das operações portuárias, promovendo justiça social e assegurando a dignidade no trabalho portuário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258601016400

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258601016400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:50:07.863 - CTRAB
EMC 252/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.252/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

O Art. 51 passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 51 .....

Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e

CD256655473900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256655473900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:50:07.863 - CTRAB
EMC 252/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.252/2025

demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256655473900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256655473900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 20:40:15.540 - CTRAB
EMC 253/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.253/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprimir o *caput* do artigo 102 do Projeto de Lei 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário, em emenda a ser inserida no Capítulo VI deste PL, e não ao trabalhador. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD250897702700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250897702700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:48:48.983 - CTRAB
EMC 254/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.254/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Inclua-se inciso IV, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

JUSTIFICATIVA

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Também se tem informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257648494700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257648494700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:42:32.750 - CTRAB
EMC 255/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.255/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao artigo 110 do Projeto de Lei 733/2025

"Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários devem constituir um órgão de gestão de mão de mão de obra – OGMO destinado a:

I- administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e no regime de trabalho avulso;

II- manter, com exclusividade, o registro do trabalhador portuário;

III – selecionar, treinar e habilitar o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro do trabalhador avulso;

IV- selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas necessárias ao atendimento do trabalho portuário sob o regime de avulso e vínculo de emprego a prazo indeterminado, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI- expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII – Ceder trabalhador portuário avulso para vínculo de emprego a prazo indeterminado; e

VIII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1º. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições em contrário pactuada em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

CD251347953900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251347953900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:42:32.750 - CTRAB
EMC 255/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.255/2025

§ 2º. Caso celebrado acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;"

JUSTIFICATIVA

O OGMO- Órgão Gestor da Mão de Obra do Trabalho Portuário deve ser o único para fornecer a mão de obra avulsa em cada porto, tendo a responsabilidade de realizar administração e fornecimento dessa mão de obra do trabalho, podendo ceder trabalhador para vínculo de emprego a prazo indeterminado.

A permissão para criação de empresas prestadoras de trabalho avulso para concorrer com o OGMO, simplesmente contribuiu para um desarranjo geral do sistema, com violação a Convenção 137 da OIT.

Sem um órgão responsável de controlar o número de trabalhadores avulsos necessários ao atendimento da demanda de cada porto, haverá a precarização da mão de obra, além de um aumento indiscriminado de trabalhadores de forma que não será assegurada a obtenção e ganho.

Por outro lado, o projeto não assegura a garantia de renda. Se permite um aumento indiscriminado de trabalhadores com a consequente redução de oportunidades de trabalho, deve, em contrapartida assegura a garantia de renda.

Ao defender o modelo de centralização no fornecimento da mão de obra a único órgão é possível o efetivo controle e regulação dos quantitativos, como acontece com a atual legislação.

Por essas razões, a formação do OGMO não pode ser facultativa, mas, deve ser obrigatória, ao mesmo tempo que deve ser rejeitado o modelo de fornecimento de mão de obra avulsa por empresas prestadoras de serviços. Esse modelo que tem por espelho o que acontece em Portugal, tem se mostrado ineficaz e desastroso.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251347953900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251347953900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 20:44:31.507 - CTRAB
EMC 256/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.256/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embaracações.

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

I – capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II- estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

III- conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de

CD255347908400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255347908400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:44:31.507 - CTRAB
EMC 256/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.256/2025

documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, convés, plataformas e em outros locais da embarcação.

§2º. O trabalho portuário estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embarcações é considerado categoria profissional diferenciada."

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje).

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

CD255347908400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255347908400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:44:31.507 - CTRAB
EMC 256/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.256/2025

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos).

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o "factum principis" espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das

CD255347908400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255347908400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:44:31.507 - CTRAB
EMC 256/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.256/2025

pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , "todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida".

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de "trabalho portuário" não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada para manter a atividade centenária de conferência de carga.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255347908400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255347908400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:47:22.703 - CTRAB
EMC 257/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.257/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. Em negociação coletiva de trabalho serão definidos a composição do quantitativo das equipes, a remuneração, os benefícios e as demais condições do trabalho, tanto na modalidade avulsa como a vínculo empregatício a prazo indeterminado, observando ao princípio da consensualidade previsto no Art. 108 deste Projeto de Lei".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda incentiva a negociação coletiva e a observância dos princípios constantes no artigo 108 no sentido de que as relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos diversos princípios elencados nesse dispositivo.

O princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos também deve ser respeitado.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de

CD258764673500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258764673500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:47:22.703 - CTRAB
EMC 257/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.257/2025

remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

Por outro lado, a negociação coletiva deve ser incentivada, pois somente através do diálogo se estabelecem as relações harmoniosas do capital e do trabalho.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258764673500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258764673500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:50:14.087 - CTRAB
EMC 258/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.258/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 3° do art. 115, do Projeto Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos da categoria de origem e, em seguida, os multifuncionais."

JUSTIFICATIVA

A escala do trabalhador portuário avulso deve iniciar sempre pelos trabalhadores da atividade portuária de origem, ou seja, daquela de seu ingresso para o sistema.

A adoção de critério diverso pode resultar em prejuízo aos trabalhadores que possuem habilitação para a atividade mais qualificada.

Um trabalhador que está habilitado para operação de equipamento, como atividade de origem e não está habilitado e/ou não tem condições físicas de trabalho braçal, não pode sair na escala em posição posterior a de outro trabalhador que tem habilitação para o trabalho braçal e de operação de máquinas. O primeiro trabalhador estaria preterido na escala.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254087137000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254087137000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:52:16.780 - CTRAB
EMC 259/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.259/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICATIVA

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)

No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez, deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores. Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados, pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via OGMO - tanto nas condições de avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido –

CD254585648700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254585648700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:52:16.780 - CTRAB
EMC 259/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.259/2025

e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí, qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada "prioridade" prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente, previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal. Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que estabelece item 8 de seu Artigo 19:

Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação. Grifa-se

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

Enfim: a *exclusividade* é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO,

CD254585648700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254585648700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:52:16.780 - CTRAB
EMC 259/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.259/2025

bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem que passar pelo diálogo e negociação e a simples exclusão da "exclusividade" como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação as empresas dentro do porto público.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254585648700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254585648700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 20:54:07.550 - CTRAB
EMC 260/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.260/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o parágrafo único do artigo 99, do Projeto de Lei 733/2025:

JUSTIFICATIVA

O parágrafo único do artigo 99 do projeto enumera atividades que entende não constituir o trabalho portuário, excluindo diversas atividades que hoje são consideradas atividades específicas dos portuários.

O transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, sempre foi considerado trabalho portuário de capatazia. A sua exclusão diminui o campo de trabalho dos trabalhadores portuários.

Está sendo excluída das tarefas do trabalhador portuário atividade que sempre desenvolveu e sempre foi considerado o que de imediato traz consequências na oportunidade de trabalho, sem qualquer tipo de reparação, embora a movimentação interna represente substancial postos de trabalho.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore que hoje são desenvolvidas por trabalhadores portuários estivadores e na região norte é onde ocorre a maior empregabilidade.

A retirada desse tipo de trabalho afeta diretamente as oportunidades de trabalho dos estivadores, também sem que o projeto regule qualquer compensação.

Por outro lado, os trabalhadores empregados da autoridade portuária, mesmo aqueles que não se ativam diretamente na movimentação de carga, são reconhecidos como portuários, tanto assim que os Sindicatos representam esses trabalhadores na qualidade de portuários.

Ademais, a Autoridade Portuária também pode realizar operação portuária, de modo que não há como vedar a condição de trabalhador portuário pela natureza do empregador.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258280794400

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258280794400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:55:48.320 - CTRAB
EMC 261/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.261/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Inclua-se a seguinte redação ao inciso III ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos."

JUSTIFICATIVA

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e

CD256726382600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256726382600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:55:48.320 - CTRAB
EMC 261/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.261/2025

digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o "factum principis" espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade

de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

CD256726382600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256726382600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:55:48.320 - CTRAB
EMC 261/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.261/2025

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , "todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida".

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de "trabalho portuário" não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O trabalho de conferência de carga é necessário as operações portuárias, a exemplo do que ocorre nos principais e mais importantes portos do exterior, sendo atividade que não pode ser excluída daquelas do trabalho portuário, razão pela qual deve ser acolhida a presente emenda para permanecer amparado na legislação portuária.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256726382600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256726382600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:57:45.830 - CTRAB
EMC 262/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.262/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 126

"Art. 126.
.....

§ 2º A *contratação por prazo indeterminado de trabalhadores portuários far-se-á entre os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO e, excepcionalmente, após celebração de negociação coletiva, entre os trabalhadores portuários cadastrados no OGMO.*
§ 3º Comprovada a ausência de interesse dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, poderá haver contratação de trabalhadores externos ao sistema OGMO, sendo obrigatório:

I – negociação coletiva prévia;

II – treinamento prévio pelo OGMO; e
III – intermediação pelo OGMO.
IV
§ 4º A negociação coletiva deverá prever condições de trabalho e benefícios social, além da garantia de renda (conforme Convenção 137 da OIT) aos trabalhadores portuários avulsos que dependem exclusivamente do trabalho portuários e que permanecerem com rodiziários dno OGMO.

§ 5º As contratações referidas nos §§ 2º e 3º deste artigo observarão a média salarial da categoria."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda propõe alteração da redação do anteprojeto para constar a redação da ORIENTAÇÃO N. 1 da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONATPA), do Ministério Público do Trabalho (MPT), há anos vigente e que tem muito bem servido para apaziguar os conflitos nas relações de trabalho no porto.

CD254399178100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254399178100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:57:45.830 - CTRAB
EMC 262/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.262/2025

A prioridade nos moldes trazidos pela CONATPA/MPT cumpre sua função no sentido de trazer os atores sociais para que sejam envolvidos no processo de contratação, observada, assim, uma série de etapas a fim de verificar se há realmente ausência de interessados na contratação a prazo indeterminado dentro dos quadros do OGMO.

Desta forma, existiria um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que garante a estabilidade no setor.

A substituição da exclusividade pela prioridade sem indicar os meios de sua efetivação representaria um significativo retrocesso social, prejudicando os direitos fundamentais dos trabalhadores portuários e criando insegurança jurídica.

A presente emenda tem, portanto, a finalidade de trazer uma maior estabilidade ao setor e prestigiar a negociação coletiva, ao envolver os trabalhadores na *tomada de decisão* sobre a contratação com vínculo.

Via de regra, o trabalhador mais qualificado para ser contratado a prazo indeterminado é aquele que está presente no porto e qualificado para as atividades portuárias. Não faz sentido, portanto, buscar trabalhador de fora de porto, um *outsider*, para exercer funções dentro do porto. O mais lógico é que os próprios trabalhadores habilitados e treinados que já trabalham no porto possam ter ao menos a prioridade na aquisição deste emprego, mas o texto legal precisa indicar como esta prioridade será exercida.

Não se olvida que, em alguns casos, os próprios trabalhadores não têm interesse na vinculação, por isso a presente Emenda traz a possibilidade de contratação de trabalhadores de fora do sistema para resolver situações pontuais.

Importante dizer, também, que a oferta de trabalho deve respeitar a média salarial oferecida na modalidade de trabalho avulso, caso contrário estaria havendo uma inibição lógica de atração dos trabalhadores do sistema.

A proposta de substituição contida no anteprojeto - sem indicar os mesmos pelos quais a prioridade seria exercida - introduziria profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, precarizando as condições de trabalho e desorganizando os sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Portanto, a presente emenda propõe a substituição do § 2º do art. 126 deste Projeto de Lei pela redação acima proposta, de modo a evitar os riscos e impactos negativos das alterações, indicando os meios pelas quais vigorará o regime de prioridade na contratação de trabalhadores portuários avulsos para a contratação por prazo indeterminado.

CD254399178100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254399178100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:57:45.830 - CTRAB
EMC 262/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.262/2025

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254399178100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254399178100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:59:10.160 - CTRAB
EMC 263/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.263/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao inciso II do art. 4º:

"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:

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

CD251016487100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016487100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 20:59:10.160 - CTRAB
EMC 263/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.263/2025

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251016487100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016487100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:00:56.650 - CTRAB
EMC 264/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.264/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao inciso XVII do art. 3º:

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

[...]

XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

CD254702501700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254702501700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:00:56.650 - CTRAB
EMC 264/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.264/2025

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254702501700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254702501700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:03:00.563 - CTRAB
EMC 265/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.265/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao §1º do art. 101:

"Art. 101.....

§ 1º Fica instituída a Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, em razão de sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país, buscando:

a) promover a qualificação técnica, a certificação profissional e o acesso ao processo de educação continuada;
b) ser executada pelas instituições de ensino integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposição busca instituir uma Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, considerando sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país. Essa política visa promover a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores, garantindo sua aptidão para o exercício de cargos de chefia e direção, bem como para a operação de máquinas e equipamentos portuários.

Diante do acelerado avanço tecnológico, energético e digital que impacta diretamente as atividades portuárias, é essencial que essa política receba a devida centralidade no âmbito da formação profissional. Para isso, propõe-se a transferência do atual sistema de formação, a cargo da Marinha, para a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação (Art. 1º, Lei nº 11.892/2008). Além disso, os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), arrecadados das atividades empresariais no setor portuário, deverão ser redirecionados para o fortalecimento dessa política, assegurando sua efetividade e alcance.

CD250706741700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250706741700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:03:00.563 - CTRAB
EMC 265/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.265/2025

Com esta emenda, pretende-se criar um ambiente mais inclusivo e capacitado, onde os trabalhadores dos portos públicos e privados tenham acesso a formação e certificação condizentes com as exigências do mercado e do progresso tecnológico, contribuindo para a eficiência das operações portuárias e o fortalecimento do setor como um todo.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD250706741700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250706741700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:07:20.187 - CTRAB
EMC 266/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.266/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao §3º do art. 101:

"Art. 101.....

§3º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário e do trabalho portuário avulso será atestada mediante certificado emitido pelos Institutos Federais e adotado pelo OGMO , que atuarão como instituições acreditadoras e certificadoras das competências profissionais específicas do setor portuário."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente disposição encontra respaldo legal no § 2º[1] do art. 2º da Lei nº 11.892/2008 que atribui aos Institutos Federais o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais no âmbito de sua atuação. Dada a relevância estratégica das atividades desenvolvidas no setor portuário para o desenvolvimento econômico e social do país, torna-se indispensável a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores que atuam nesse segmento, tanto em regime avulso quanto permanente.

Ao designar os Institutos Federais como responsáveis pela emissão dos certificados de qualificação, a norma aproveita a capilaridade, expertise e infraestrutura já consolidadas dessas instituições na formação e certificação profissional, assegurando elevados padrões de qualidade e alinhamento às demandas específicas do setor portuário.

Essa medida visa não apenas promover maior transparência e confiabilidade no processo de certificação, mas também garantir que os trabalhadores portuários estejam devidamente capacitados para atender às exigências tecnológicas e operacionais do transporte aquaviário, fortalecendo assim a eficiência e competitividade dos portos brasileiros.

Sala da Comissão, de de 2025

1

CD254341021000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254341021000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 22/04/2025 21:07:20.187 - CTRAB
EMC 266/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.266/2025

CD254341021000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254341021000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:08:51.347 - CTRAB
EMC 267/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.267/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao inciso XII, do Art. 4º:

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

J U S T I F I C A Ç Ã O

inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência

CD250848055500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250848055500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:08:51.347 - CTRAB
EMC 267/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.267/2025

das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD250848055500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250848055500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:10:36.273 - CTRAB
EMC 268/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.268/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao inciso XII, do Art. 4º:

O inciso III, §1º, do Art.104, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 104 .....

§ 1º .....

III - Conferência de carga e descarga: atividade de identificação, registro, contagem e inspeção de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino e verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferencia do manifesto e demais serviços correlatos, na forma manual ou utilizando sistemas informatizados, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, seja no seu costado, ou remotamente, através do uso de tecnologias da informação nas dependências administrativas do porto público ou privado."

JUSTIFICATIVA

A emenda que define a conferência de carga e descarga como uma atividade abrangente e adaptável é fundamental para acompanhar a evolução tecnológica e atender às demandas modernas do setor portuário. A redação proposta, que inclui a realização do processo remotamente por meio de tecnologias da informação, complementa o entendimento tradicional e garante maior eficiência e alinhamento com práticas contemporâneas.

A justificativa para essa emenda é sustentada pelos seguintes pontos:

Inovação e Modernização do Setor Portuário - A inserção do uso de tecnologias da informação na execução das atividades de conferência remotamente reconhece e promove a modernização das operações portuárias. Essa adaptação não só viabiliza maior agilidade nos processos, como também posiciona o setor em consonância com tendências globais de automação e digitalização.

CD251878937900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251878937900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:10:36.273 - CTRAB
EMC 268/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.268/2025

Maior Flexibilidade Operacional - Ao permitir a execução remota dessas atividades, a emenda promove uma flexibilidade essencial, especialmente em cenários que exigem soluções descentralizadas. Isso beneficia portos com infraestruturas diversificadas, tanto públicos quanto privados, proporcionando mais opções de gerenciamento.

Aumento da Segurança e Precisão - A utilização de tecnologias da informação no processo de conferência proporciona maior precisão no registro e controle de volumes e características das mercadorias. Adicionalmente, operações remotas reduzem a exposição de trabalhadores a riscos físicos, promovendo um ambiente mais seguro.

Em suma, a emenda não apenas aprimora o marco regulatório das atividades de conferência de carga e descarga, mas também posiciona o setor portuário como protagonista na adoção de práticas inovadoras, sustentáveis e economicamente viáveis.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251878937900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251878937900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:12:37.797 - CTRAB
EMC 269/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.269/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

O §4º, do Art.104, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º Para os fins desta lei, considera-se multifuncionalidade a aptidão do trabalhador portuário, após processo de capacitação e certificação, para exercer múltiplas funções no âmbito das atividades portuárias, incluindo aquelas distintas de sua função de origem.

JUSTIFICATIVA

A inclusão do § 4º na presente lei, definindo multifuncionalidade como a aptidão do trabalhador portuário para exercer múltiplas funções após processo de capacitação e certificação, é essencial para modernizar e aprimorar as práticas no setor portuário. A justificativa para essa redação é sustentada pelos seguintes pontos:

Essa definição valoriza e regulamenta a possibilidade de o trabalhador portuário, após treinamento adequado, desempenhar funções variadas, permitindo maior eficiência e adaptabilidade às demandas operacionais dos portos;

Ao vincular a multifuncionalidade à capacitação e certificação, o dispositivo assegura que os trabalhadores estejam devidamente preparados para exercer funções diferentes com competência e segurança, reduzindo riscos operacionais;

A multifuncionalidade fortalece a produtividade no setor portuário ao permitir que os trabalhadores sejam alocados conforme as necessidades específicas das operações, adaptando-se a exigências diversas e promovendo maior agilidade nos processos;

O conceito de multifuncionalidade reflete uma realidade já vivenciada em muitos portos, que buscam otimizar recursos humanos e tecnológicos. Formalizar essa prática na legislação proporciona maior segurança jurídica e padronização das atividades;

CD259211845800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259211845800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:12:37.797 - CTRAB
EMC 269/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.269/2025

A multifuncionalidade reduz custos operacionais e melhora a alocação de mão de obra, tornando possível um aproveitamento mais inteligente e eficiente dos profissionais disponíveis.

A redação proposta reforça a importância de capacitar e certificar os trabalhadores portuários, promovendo uma abordagem responsável e moderna que beneficia tanto os trabalhadores quanto as empresas e operadores envolvidos.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD259211845800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259211845800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:14:46.880 - CTRAB
EMC 270/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.270/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

O Art.105, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.105 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos ou equipes, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho portuário na forma de avulso ou a vínculo empregatício a prazo indeterminado, serão objeto de negociação coletiva do trabalho entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico dos operadores portuários, nos portos públicos ou privados, mediante Convenção ou Acordo Coletivo do Trabalho.

JUSTIFICATIVA

A proposta de redação para o artigo 105, que estabelece a negociação coletiva como meio para definir a remuneração, funções, composição dos ternos ou equipes, multifuncionalidade e demais condições do trabalho portuário, representa um avanço fundamental na construção de relações laborais mais democráticas e equilibradas. Essa redação substitui o texto original, que concentra poderes exclusivamente no tomador de serviços, corrigindo uma injustiça que compromete direitos fundamentais dos trabalhadores. A justificativa para a nova redação pode ser apresentada nos seguintes termos:

O artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal consagra o direito à negociação coletiva como um dos pilares da democracia nas relações de trabalho. Ele assegura que trabalhadores e empregadores possam discutir, em pé de igualdade, as condições que regem o ambiente laboral. A redação original do artigo 105, ao atribuir unilateralmente decisões ao tomador de serviços, afronta esse direito fundamental e ignora o princípio da igualdade de poder nas deliberações;

A inclusão das entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico no processo de negociação assegura um modelo participativo, no qual as condições laborais refletem os interesses das partes envolvidas. Esse

CD256684392400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256684392400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:14:46.880 - CTRAB
EMC 270/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.270/2025

equilíbrio é essencial para evitar imposições arbitrárias e promover a justiça social no setor portuário;

A negociação coletiva valoriza e fortalece o papel dos sindicatos, que representam os trabalhadores e buscam assegurar condições dignas e justas de trabalho. Ao promover o diálogo entre trabalhadores e operadores portuários, a nova redação do artigo 105 garante que os sindicatos desempenhem sua função de proteção e mediação de interesses;

O estabelecimento de condições laborais através de convenções ou acordos coletivos reduz consideravelmente o risco de conflitos trabalhistas. A redação proposta cria um ambiente mais estável, no qual decisões são tomadas coletivamente, evitando paralisações ou impasses que poderiam prejudicar a produtividade e eficiência do setor;

A negociação coletiva está em consonância com as boas práticas internacionais, como as defendidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). O modelo proposto para o artigo 105 reforça o compromisso do Brasil com princípios de trabalho decente, que incluem diálogo social e cooperação como bases para relações laborais saudáveis e produtivas;

Ao formalizar a negociação coletiva como instrumento para definir condições laborais, a redação proposta favorece um ambiente de maior transparência, no qual as partes têm clareza sobre seus direitos e responsabilidades. Isso fortalece a confiança mútua entre trabalhadores e empregadores.

Dessa forma, a redação sugerida corrige as lacunas do texto original e promove um modelo democrático, participativo e alinhado aos valores constitucionais, garantindo a dignidade dos trabalhadores portuários e a eficiência do setor como um todo, com um modelo que vem desde 1993 (Art.26, Lei nº 8.630/1993) e repetida na revisão legislativa de 2013 (Art.43, Lei nº 12.815/2013), cabendo ao Poder Legislativo se contrapor energicamente a esse enorme retrocesso social do mundo do trabalho.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256684392400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256684392400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:16:24.450 - CTRAB
EMC 271/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.271/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

O Art.106, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra do complexo portuário ao qual está abrangido, nos termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado firmados com sindicatos representantes de categoria profissional diferenciada de portuários."

JUSTIFICATIVA

A redação do artigo 106, que assegura aos portos privados a liberdade na contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, desde que respeitados os termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho e realizada por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra, é essencial para garantir um equilíbrio nas relações laborais e evitar práticas prejudiciais à dignidade e aos direitos dos trabalhadores. A justificativa para este dispositivo tem por fundamentos:

Ao condicionar a contratação de trabalhadores à observância das normas pactuadas em instrumentos coletivos, o artigo promove uma padronização nas relações de trabalho portuário. Isso impede que portos privados utilizem a flexibilização excessiva ou a precarização das condições laborais como estratégia para obter vantagens competitivas. Dessa forma, preserva-se um ambiente de concorrência saudável e justo entre portos.

Os instrumentos normativos coletivos são fruto do diálogo entre trabalhadores e empregadores, representando o equilíbrio entre interesses das partes envolvidas. Garantir que as relações de trabalho sejam regidas por esses documentos fortalece o papel da negociação coletiva e assegura condições dignas e adequadas para os profissionais portuários.

CD251653261600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251653261600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:16:24.450 - CTRAB
EMC 271/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.271/2025

O uso do Órgão Gestor de Mão de Obra como intermediário nas contratações reforça sua importância como entidade reguladora e garante maior transparência e organização nos processos de recrutamento e alocação de mão de obra portuária. Isso beneficia tanto os trabalhadores quanto os empregadores, criando um ambiente mais previsível e confiável.

Ao estabelecer normas claras e uniformes para a contratação de trabalhadores portuários, o artigo contribui para um ambiente laboral estável, reduzindo conflitos e garantindo o cumprimento das regras pactuadas. Isso beneficia a sustentabilidade das operações portuárias e protege os direitos dos trabalhadores.

A proposta está em consonância com os princípios constitucionais de valorização do trabalho e da dignidade da pessoa humana. Além disso, reforça o compromisso com o direito à negociação coletiva, previsto no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, assegurando que trabalhadores e empregadores participem ativamente das decisões sobre as condições laborais.

Relações de trabalho equilibradas e bem regulamentadas não apenas promovem o bem-estar dos trabalhadores, mas também fortalecem a produtividade e a competitividade dos portos privados. Isso contribui para o desenvolvimento econômico e social do país, alinhando os interesses do setor portuário às práticas sustentáveis.

Em síntese, a presente emenda modificativa do texto do artigo 106 traz, ao contrário da redação proposta pelo PL733/2025, avanços significativos ao setor portuário, garantindo um modelo justo de contratação e protegendo tanto os direitos dos trabalhadores quanto a integridade das operações portuárias.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251653261600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251653261600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:17:43.720 - CTRAB
EMC 272/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.272/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

O Inciso VIII do Art. 3º passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º.....

I - .....

VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

JUSTIFICATIVA

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

CD255368512500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255368512500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:17:43.720 - CTRAB
EMC 272/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.272/2025

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255368512500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255368512500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:20:20.633 - CTRAB
EMC 273/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.273/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

O Art. 51 passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 51 .....

Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e

CD254175204100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254175204100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:20:20.633 - CTRAB
EMC 273/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.273/2025

demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254175204100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254175204100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:22:04.077 - CTRAB
EMC 274/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.274/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

O Art. 51 passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 51 .....

Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e

CD253841431800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253841431800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:22:04.077 - CTRAB
EMC 274/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.274/2025

demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253841431800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253841431800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 275/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.275/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

Emenda n°

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I. administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e trabalho avulso;

II. manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III. treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV. selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V. estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

CD252582676500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252582676500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 275/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.275/2025

VI. expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII. arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1°. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições contrarias pactuada pelas partes em instrumento coletivo de trabalho;

§ 2°. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços e, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, previstos no instrumento coletivo que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

CD252582676500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252582676500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 275/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.275/2025

c) cancelamento
do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, bem como, daquele com outra forma de contratação, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

CD252582676500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252582676500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 275/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.275/2025

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

CD252582676500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252582676500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 275/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.275/2025

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes

CD252582676500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252582676500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 275/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.275/2025

para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga quando realizados a bordo.

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por

CD252582676500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252582676500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 275/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.275/2025

prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput , não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da

CD252582676500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252582676500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 275/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.275/2025

Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT."

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor.

Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias.

Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalho- cidade).

A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas das quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades

A Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos, assegura a operacionalidade dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a modificação do TÍTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO visando garantir a redação atual do CAPÍTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra,

CD252582676500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252582676500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 275/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.275/2025

como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD252582676500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252582676500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 276/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.276/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

Emenda n°

Dê-se a seguinte redação ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco 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 principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II– capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro

CD254209949400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254209949400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 276/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.276/2025

do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

III– conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem,

CD254209949400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254209949400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 276/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.276/2025

etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 1° O trabalho portuário na capatazia, estiva, conferencia de carga e vigilância portuária é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 2° Para os fins desta lei, multifuncionalidade é habilitação do trabalhador para o exercício de mais de uma atividade portuária.

§ 3° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, e vigilância de embarcações e bloco com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda modifica o art. 104 do projeto de lei, mantendo o texto atual do art. 40 da Lei nº 12.815/2013, que bem regula as atividades do trabalho portuário avulso.

CD254209949400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254209949400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 276/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.276/2025

Tal modificação se justifica pela necessidade de preservar as categorias profissionais específicas do setor portuário, garantindo o pleno exercício dos direitos dos trabalhadores e observando as normas de proteção previstas tanto na Constituição Federal quanto nas convenções internacionais de que o Brasil é signatário.

A Constituição Federal de 1988, em seus arts. 7º, 8º e 9º, protege o direito ao trabalho, à livre organização sindical e à greve.

A extinção arbitrária de categorias profissionais sem uma devida mediação, estudo dos impactos no mercado de trabalho e as respectivas medidas compensatórias seria uma violação desses direitos fundamentais.

As Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), particularmente as Convenções nº 87 (sobre Liberdade Sindical e Proteção do Direito de Sindicalização) e nº 98 (sobre o Direito de Organização e Negociação Coletiva), protegem a organização dos trabalhadores em categorias profissionais e proíbem a extinção de categorias sem a devida negociação, compensação ou reacomodação no mercado de trabalho.

Além disso, a Convenção nº 158 da OIT, que regula a cessação da relação de trabalho, também se aplica à necessidade de proteger os trabalhadores de dispensas arbitrárias ou sem justa causa.

Ao modificar o art. 87 do projeto de lei, que propõe a multifuncionalidade como obrigatoriedade e que restringe as categorias profissionais à estiva e capatazia, estamos contrariando as normas constitucionais e as convenções da OIT

A extinção ou a alteração drástica dessas categorias não pode ser imposta sem que haja a devida análise de impacto social, medidas de reacomodação no mercado de trabalho e o oferecimento de indenizações justas aos trabalhadores afetados.

CD254209949400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254209949400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 276/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.276/2025

A Convenção 137 da OIT, específica do trabalho portuário obriga que a revisão das definições dos portuários seja por expressa consulta as representações profissionais estabelecendo: *2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários*.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8º da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8º) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

Por fim, a emenda assegura a continuidade das categorias profissionais já consolidadas e reconhecidas, assegurando, assim, a proteção dos trabalhadores portuários avulsos e garantindo o respeito aos seus direitos fundamentais.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254209949400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254209949400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 277/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.277/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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

§ 1° A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo OGMO..

§ 2° A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1° deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou pela Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas

CD254233547100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254233547100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 277/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.277/2025

Atividades Portuárias – FENCCOVIB e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

§ 3° os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4° O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 5° Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações recepcionados pelo respesctivo órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT, a todo trabalhador portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo substituir a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), entidades que representam os interesses do capital, por federações que representam os trabalhadores portuários, a Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB), no processo de autorização de qualificação e certificação profissional.

A substituição das entidades garante uma maior representatividade dos trabalhadores portuários no processo de qualificação e certificação profissional, conferindo legitimidade ao processo e permitindo que os próprios trabalhadores participem mais ativamente das

CD254233547100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254233547100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 277/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.277/2025

decisões e autorizações relacionadas à sua profissão, suas qualificações e à prestação de serviços portuários.

Não se entendeu ou justificou ou explicitou a razão de serem excluídas as entidades representativas dos trabalhadores do direito a participar da qualificação do trabalho portuário no projeto.

Por outro lado, existe a necessidade do controle de quantitativo dos trabalhadores para atender a cada porto, cabendo esse controle a nível nacional a ANTAQ.

A Convenção 137 da OIT determina no artigo 4, 1 que *os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto.* E, isto somente é possível que o controle do quantitativo de trabalhadores disponíveis,

Tal medida busca reforçar a valorização da mão de obra e o respeito aos direitos trabalhistas, assegurando uma abordagem mais equilibrada nas relações de trabalho no setor portuário.

O artigo 84 define o "trabalhador portuário" como aquele que possui uma qualificação profissional certificada para exercer atividades no porto público. No entanto, ao analisar essa definição à luz do conceito de "categoria profissional diferenciada", percebe-se um conflito direto com o artigo 511, parágrafo 3°, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O artigo 511, parágrafo 3°, da CLT estabelece que uma categoria profissional diferenciada é caracterizada por regulamentações próprias e específicas, que se aplicam mesmo quando os trabalhadores empregados em empresas que realizam a mesma atividade econômica, atividades econômicas semelhantes ou relacionadas. No caso dos trabalhadores portuários, o trabalho realizado tanto em portos públicos quanto em portos privados se enquadra na definição de “mesma atividade econômica ou atividades econômicas similares ou relacionadas”.

A redação atual do artigo 84, ao limitar-se a mencionar apenas o trabalho portuário no âmbito do porto público, cria uma restrição

CD254233547100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254233547100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 277/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.277/2025

que desconsidera a amplitude da categoria profissional diferenciada, violando, assim, o disposto na CLT. Esta publicação falha ao não reconhecer que a atividade portuária, independentemente do tipo de porto (público ou privado), integra a mesma cadeia econômica, o que reforça a necessidade de regulamentação própria para todos os trabalhadores que atuam nesse setor, conforme exige a CLT.

Além disso, a omissão do artigo 84 em abordar as condições específicas, as normas coletivas legais e os direitos e deveres próprios dos trabalhadores portuários, independentemente do tipo de porto em que atuam, comprometem a proteção da categoria diferenciada. Tal omissão não apenas viola o artigo 511, parágrafo 3°, da CLT, mas também dificulta a aplicação de direitos específicos, como a negociação coletiva e condições especiais de trabalho, essenciais para categorias profissionais que possuem competências e características próprias.

Quanto à garantia de renda mínima e de acesso ao trabalho, a proposta legislativa trazida no § 5° visa harmonizar a previsão legal com o preceito contido na Convenção 137 da OIT de garantir aos trabalhadores portuários um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda visa proteger essa categoria de profissionais diante das especificidades do trabalho portuário, como sua sazonalidade e a crescente mecanização e tecnologia nos processos de movimentação de trabalho de cargas. Essa proteção se justifica pelos seguintes aspectos:

Os portos são conhecidos por terem atividades que variam conforme as demandas de comércio e transporte marítimo. Em determinados períodos, há grande movimentação de cargas, enquanto em outros, a atividade diminui significativamente.

Essa sazonalidade torna o trabalho dos portuários intermitente, com períodos de alta demanda e períodos de escassez de trabalho, criando uma instabilidade natural de renda e emprego. A Convenção 137 da OIT

CD254233547100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254233547100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 277/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.277/2025

surge para amenizar esse efeito, garantindo que os trabalhadores tenham um mínimo de renda ou emprego garantido

A modernização dos portos, com a adoção de maquinário mais avançado e processos automatizados, impede a necessidade de mão de obra manual. Essa transformação gera riscos de desemprego ou redução drástica de trabalho para os trabalhadores portuários tradicionais, que dependem de operações de carregamento e descarregamento de cargas. Portanto, a garantia de um mínimo de emprego ou renda serve como uma rede de proteção contra os impactos negativos que a mecanização e a automação podem ter sobre a força de trabalho portuária

A natureza do trabalho portuário, especialmente pela sua importância estratégica para o comércio internacional e para o funcionamento das cadeias de suprimentos, exige um mínimo de estabilidade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. A Convenção 137 permite a necessidade de equilibrar a flexibilidade operacional dos portos com a segurança econômica dos trabalhadores. Ao garantir um mínimo de emprego ou renda, há uma tentativa de reduzir as desigualdades e promover condições dignas de trabalho, que também repercutem na estabilidade das comunidades portuárias e no ambiente social das cidades portuárias.

Os trabalhadores portuários possuem habilidades específicas, muitas vezes adquiridas ao longo de anos de experiência em atividades de alta periculosidade e exigência física. A Convenção 137, ao garantir uma renda mínima ou emprego, regular e valorizar essa singularidade, preservando o capital humano e mantendo uma reserva de trabalhadores constituída para quando a atividade portuária for exigida

Em resumo, a previsão legal da Convenção 137 da OIT é uma resposta direta à vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores portuários diante das flutuações inerentes à atividade portuária e à evolução tecnológica. Ela busca equilibrar as necessidades dos portos de

CD254233547100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254233547100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 277/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.277/2025

eficiência e modernidade com a necessidade de preservar o bem-estar dos trabalhadores, garantindo-lhes um mínimo de segurança e dignidade no emprego e na renda.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254233547100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254233547100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 278/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.278/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Dê-se ao art. 103 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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 nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, ressalvado o disposto no § 4º do Art. 99 desta lei;

II – Trabalho avulso, exclusivamente por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO;

§1° O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário ou o operador portuário, observado a negociação coletiva com sindicato que representa categoria diferenciada;

CD256195487200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256195487200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 278/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.278/2025

§2° Enquanto permanecer no trabalho com vínculo de emprego a prazo indeterminado, o trabalhador avulso deixará de concorrer ao sistema de escalação avulsa do OGMO

§3° Fica vedada a utilização e contrato de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado

§4° O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho, salvo negociação coletiva de trabalho com a sindicato de categoria diferenciada."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo suprimir a expressão "Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP" do inciso II do artigo 86 do projeto de lei, eliminando, assim, a possibilidade de terceirização no fornecimento de mão de obra portuária nos portos públicos.

A terceirização do trabalho portuário, por meio de empresas prestadoras de serviço, representa um risco significativo para os trabalhadores, pois introduz a precarização do trabalho, a desvalorização da qualificação profissional e a perda de direitos adquiridos.

Além disso, a presença de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) gera uma concorrência desleal com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que tem como principal função garantir a alocação de trabalhadores portuários avulsos em conformidade com as necessidades operacionais, respeitando os princípios de rodízio e equidade.

A inserção das EPTPs compromete o papel do OGMO ao submeter os trabalhadores portuários à lógica do mercado, desvalorizando

CD256195487200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256195487200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 278/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.278/2025

a função de regulação da mão de obra e promovendo uma redução salarial decorrente da terceirização, precarizando as condições de trabalho.

A terceirização também enfraquece os sindicatos e as organizações representativas dos trabalhadores, dificultando as negociações coletivas e a organização dos trabalhadores em prol da melhoria de suas condições laborais.

Além disso, leva à redução de garantias trabalhistas e à flexibilização das regras de contratação, impactando negativamente a qualidade do serviço prestado e os direitos dos trabalhadores portuários.

O modelo que está sendo proposto é reconhecidamente mal sucedido, como pode ser constatado em portos de Portugal.

A precarização da mão de obra acontece ainda por total falta de controle dos quantitativos necessários ao atendimento da demanda de cada porto. Existe ofensa a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 4, 1, determina que “os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto”.

Com a autorização de abertura e forma indiscriminada de empresas prestadoras de serviços terceirizadas não haverá o necessário dimensionamento dos efetivos de trabalhadores necessários ao atendimento da demanda.

Com isto ainda há ofensa ao art. 2, 2 da Convenção 137 da OIT, pois o projeto de lei não está garantindo “um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar.”

Cabe destacar ainda que as modalidades de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado, concorrem com o trabalho avulso, precarizando esta última forma de trabalho.

CD256195487200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256195487200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 278/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.278/2025

A proposta legislativa e a possibilidade de atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização tende a aumentar o turnover (rotatividade) dos trabalhadores, o que, em um ambiente portuário, pode impactar negativamente a segurança e eficiência das operações. A rotatividade alta implica uma perda de conhecimento técnico e prático dos trabalhadores, afetando diretamente a eficiência e a segurança no trabalho. No caso dos portos, onde atividades são críticas e complexas, a continuidade e a experiência dos trabalhadores são essenciais para garantir operações seguras e eficientes.

A atuação Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico traz riscos adicionais à segurança nacional. Portos são locais estratégicos e sensíveis, suscetíveis ao terrorismo, tráfico de drogas, armas e pessoas. Trabalhadores portuários bem treinados e devidamente supervisionados são parte crucial dos mecanismos de prevenção desses riscos. A introdução de uma mão de obra terceirizada por meio de uma empresa que não tenha um sistema mais permanente de trabalhadores, como ocorre como o OGMO, que pode ter menor controle e treinamento, aumenta a vulnerabilidade a essas ameaças, tornando mais difícil garantir que todos os trabalhadores sejam confiáveis e tenham o treinamento adequado para identificar atividades ilícitas.

A proposta pode prejudicar a conformidade com normas e certificações internacionais de segurança portuária, como o ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code). A consistência, mínimo turnover e a qualidade dos trabalhadores portuários são fatores essenciais para garantir que as operações estejam em conformidade com esses padrões internacionais. A atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto público visando a plena terceirização compromete a padronização e o alto nível de competência requerido para

CD256195487200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256195487200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 278/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.278/2025

atender tais certificações, colocando em risco a reputação e a operação dos portos em âmbito global.

A proposta objeto do PL, apresenta riscos significativos à produtividade, efetividade operacional e competitividade do Brasil no comércio internacional. A alta rotatividade de trabalhadores terceirizados nos portos públicos compromete o conhecimento prático, a qualidade das operações e a segurança, impactando negativamente a eficiência portuária. Como consequência, os portos brasileiros perdem competitividade, tornando-se menos atraentes para investimentos e negócios globais. Essa combinação de fatores contribui para o aumento do "custo Brasil", prejudicando a economia e dificultando o desenvolvimento sustentável do país. Portanto, a revisão da proposta como consta da emenda se faz necessária, focando na manutenção de padrões elevados de segurança e capacitação obrigatória dos trabalhadores para garantir operações portuárias eficientes e competitivas.

Por essas razões, a emenda propõe a exclusão da figura da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário (EPTP) no referido artigo, reforçando a centralidade do OGMO na gestão da mão de obra avulsa e assegurando que o trabalho portuário nos portos públicos e portos privados sejam realizados em conformidade com as garantias legais e os princípios de proteção ao trabalhador.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256195487200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256195487200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:47:29.277 - CTRAB
EMC 279/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.279/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Acrescente-se os artigos 13-A, 13-B, 13-C, 13-D e 13-E ao Título II, Capítulo III para dispor sobre a Guarda Portuária

Art. 13-A. Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – **Guarda Portuária**: estrutura organizacional da autoridade portuária, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade, observadas as competências das autoridades marítima, aduaneira e de polícia marítima;

II – **Guarda Portuário**: agente público concursado para o cargo específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III – **Atividades de Segurança Portuária:** conjunto de ações e procedimentos para preservar a integridade das pessoas, bens e operações portuárias, incluindo prevenção e coibição de infrações penais e administrativas;

IV – **Atividades de vigilância**: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvadas as competências de outros órgãos.”

“**Art. 13-B**.*Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I – Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

CD259403427000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259403427000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:47:29.277 - CTRAB
EMC 279/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.279/2025

II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no, art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI - Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública, sempre que requisitado;

VII - promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Antaq e demais Autoridades Intervenientes.

CD259403427000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259403427000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:47:29.277 - CTRAB
EMC 279/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.279/2025

*§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo ao cumprimento das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

"Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º - As atividades de vigilância estão sujeitas à supervisão da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003".

"Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, sob supervisão, controle e orientação da Diretoria Executiva da Autoridade Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos e entidades integrantes do sistema portuário; e

III – fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, participação nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou

CD259403427000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259403427000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:47:29.277 - CTRAB
EMC 279/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.279/2025

ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP."

"Art. 13-E. Compete à Autoridade Portuária estruturar a Guarda Portuária, responsável por exercer as atividades de segurança portuária e exercer e/ou supervisionar as atividades de vigilância, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima.

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em conformidade com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, com os vários escalões da sua hierarquia interna;

III - A manutenção de unidade de segurança e inteligência;"

Acrescenta-se o inciso XXXVI ao Art. 13, com a seguinte redação:

"XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo

CD259403427000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259403427000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:47:29.277 - CTRAB
EMC 279/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.279/2025

por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, com a finalidade de prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto. "

JUSTIFICATIVA

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o "CORTÉX" e o "INFOSEG", cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

Desenvolve a Guarda Portuária papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária,

CD259403427000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259403427000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:47:29.277 - CTRAB
EMC 279/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.279/2025

sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD259403427000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259403427000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 280/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.280/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

Emenda n°

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 106, incluindo-se um parágrafo único, do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 106. É facultada aos titulares portos privados a contratação trabalhadora portuária, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, observado o disposto em instrumento coletivo de trabalho firmado com sindicatos de portuários que representam categoria profissional diferenciada.

Paragrafo único. Os portos privados também poderão utilizar trabalhador portuários avulsos, com a intermediação de OGMO com competência sobre o local da referida instalação portuária, obedecendo à negociação coletiva de trabalho."

JUSTIFICATIVA

CD256526669000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256526669000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 280/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.280/2025

A presente emenda tem por objetivo assegurar que os trabalhadores portuários, seja nos portos públicos ou privados, sejam previamente habilitados conforme estabelecido por esta lei, garantindo que as qualificações e certificações necessárias sejam atendidas para o exercício seguro de suas atividades.

A necessidade de habilitação prévia justifica-se pelos princípios constitucionais e legais que garantem a segurança no trabalho. O art. 7°, inciso XXII, da Constituição Federal prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança. A habilitação dos trabalhadores portuários é fundamental para garantir que estes atuem de maneira segura e eficiente, minimizando riscos para si mesmos, para os seus colegas e para o ambiente de trabalho no porto.

Ademais, esta emenda está de acordo com as Normas de Segurança e Medicina do Trabalho brasileiras, que exigem a qualificação e o treinamento adequados

para a execução de atividades que possam implicar riscos à saúde e à segurança dos trabalhadores.

O trabalho portuário, devido à sua natureza, envolve operações complexas e muitas vezes perigosas, como o manuseio de cargas pesadas, maquinário e embarcações, o que torna indispensável a qualificação profissional.

Ainda, a emenda também encontra fundamento nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), especialmente nas Convenções n° 155 e n° 187, que tratam da segurança e saúde no trabalho e exigem que os estados signatários implementem medidas legislativas e práticas para garantir que os trabalhadores sejam devidamente capacitados e habilitados para suas funções, com o objetivo de proteger sua integridade física e psíquica.

Ao inserir a obrigatoriedade de habilitação prévia na contratação de trabalhadores portuários, estamos promovendo a segurança

CD256526669000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256526669000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 280/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.280/2025

no ambiente de trabalho e preservando a saúde e a vida dos trabalhadores, conforme os princípios constitucionais e as normas internacionais de que o Brasil é signatário.

A proposta legislativa contida no Art. 89 que estabelece a liberdade dos portos privados para contratar trabalhadores portuários, com vínculo empregatício ou avulso, diretamente ou por intermediário de Empresa de Prestação de Trabalho Portuário (EPTP), suscita uma série de críticas, especialmente no que tange aos aspectos de segurança do trabalho, qualificação profissional e eficiência operacional.

1. Segurança e Capacitação dos Trabalhadores Portuários

Um dos principais pontos críticos é a ausência de exigência de capacitação, treinamento e habilitação prévia dos trabalhadores portuários. A atividade portuária, por sua natureza, envolve operações complexas, com riscos importantes tanto para os trabalhadores quanto para as cargas movimentadas. A falta de critérios claros para a contratação de profissionais envolvidos pode resultar em acidentes, prejudicando não apenas a saúde e a segurança dos trabalhadores, mas também a eficiência das operações portuárias.

Além disso, a qualificação é fundamental para lidar com equipamentos específicos, processos operacionais específicos e normas de segurança complexas que envolvem o setor. A proposta, ao não importar esses requisitos, é cumprir a necessidade

de manter trabalhadores habilitados, o que contraria a lógica de segurança no ambiente portuário.

CD256526669000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256526669000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 280/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.280/2025

2. Produtividade e Eficiência Operacional

A eficiência da operação portuária está intrinsecamente ligada à capacitação dos trabalhadores. Profissionais treinados, experientes e capacitados conseguem operar com maior produtividade, evitando danos às mercadorias, atrasos e interrupções operacionais. A liberdade irrestrita de contratação proposta no artigo pode abrir margem para a entrada de trabalhadores não prejudicados, o que prejudicaria a eficiência do porto, resultando em custos adicionais e perda de competitividade.

3. Precarização das Relações de Trabalho e Erosão de Direitos Trabalhistas

A proposta pode gerar uma precarização das relações de trabalho ao permitir que a contratação ocorra sem critérios mínimos de habilitação ou capacitação, potencializando a contratação de mão de obra sem experiência ou conhecimento técnico. Isso vai contrariar os princípios de valorização do trabalho humano e da função social da empresa, conforme estabelecido na Constituição Federal.

Além disso, ao flexibilizar a contratação por meio de EPTPs ou diretamente pelos portos privados, a proposta pode enfraquecer as proteções contraídas aos trabalhadores portuários avulsos, que atualmente possuem direitos específicos e uma organização de trabalho exigida para garantir condições mínimas de dignidade e segurança.

4. Convenção 137 da OIT e Proteção dos Trabalhadores Portuários

É importante destacar que a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) visa garantir o emprego e a renda resultantes para os trabalhadores portuários, incentivando a

CD256526669000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256526669000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 280/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.280/2025

contratação de trabalhadores previamente capacitados e habilitados para promover o pleno emprego e a proteção da força de trabalho. A proposta legislativa contraria tais princípios, ao flexibilizar a contratação sem se preocupar com a capacitação profissional dos trabalhadores, o que pode levar a um aumento da instabilidade laboral, do desemprego e das condições precárias de trabalho.

5. Contrariedade aos Princípios Constitucionais

A liberdade de contratação pelo Art. 89 colide com princípios constitucionais relevantes, tais como:

- Dignidade da Pessoa Humana: A dignidade é impactada diretamente pela qualidade das condições de trabalho. A contratação sem contratos relacionados não apenas à saúde e segurança do trabalhador, mas também ao seu desenvolvimento profissional e pessoal.
- Valores Sociais do Trabalho e Livre Iniciativa: A Constituição preza por uma relação equilibrada entre trabalho e capital, onde uma iniciativa livre deve coexistir com a valorização social do trabalho. A proposta não promove tal equilíbrio, permitindo que a busca pela redução de custos pelos portos privados ocorra à custa da desvalorização e desqualificação do trabalho portuário.
- Direito Adquirido e Liberdade de Ofício: Trabalhadores portuários que possuem capacitação e experiência específica podem ter seus direitos e sua posição no mercado de trabalho ameaçados pela contratação de mão de obra não comprometida, o que prejudica a continuidade e a estabilidade de sua carreira.

A proposta legislativa, ao conceder liberdade irrestrita na contratação de trabalhadores portuários por portos privados, desconsidera aspectos fundamentais relacionados à segurança, qualificação profissional

CD256526669000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256526669000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 280/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.280/2025

e eficiência operacional. Além disso, promove a precarização das relações de trabalho e contraria tanto os princípios constitucionais quanto as normas internacionais de proteção ao trabalhador portuário. A ausência de requisitos de capacitação e treinamento vai contra o desenvolvimento sustentável do setor portuário e coloca em risco a segurança dos trabalhadores, das operações e da carga movimentada.

Uma abordagem mais equilibrada seria exigida critérios mínimos de qualificação e treinamento, harmonizando a liberdade de contratação dos portos privados com a necessidade de manter padrões adequados de segurança, eficiência e proteção aos trabalhadores portuários.

Com isso, buscamos garantir a efetiva proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, reforçando o compromisso do Estado com a segurança no trabalho e a valorização da vida humana.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256526669000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256526669000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 281/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.281/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Dê-se a seguinte redação ao art. 112:

"Art. 112. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 87; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

CD256106602200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256106602200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 281/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.281/2025

§ 3º A inscrição no cadastro e o registo do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

§ 4º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho."

JUSTIFICATIVA

A modificação da redação do art. 112 do projeto de lei pela redação atual do art. 41 da Lei nº 12.815/2013 tem como objetivo garantir a continuidade das atribuições do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO), assegurando que este continue a ser o principal responsável pela administração da mão de obra portuária avulsa. O OGMO desempenha papel fundamental na organização, qualificação e segurança dos trabalhadores portuários, bem como na promoção da justiça nas relações de trabalho no porto.

1. A Constituição Federal e o valor social do trabalho: A Constituição Federal tem como fundamentos os princípios da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho (art. 1º, III e IV), e define como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3º, I). A manutenção do OGMO e suas atribuições contribui diretamente para o cumprimento desses princípios, ao assegurar a dignidade dos trabalhadores portuários, protegendo-os contra a precarização das relações de trabalho.

2. O direito ao trabalho e à segurança nas relações trabalhistas: A Constituição Federal reconhece o direito social ao trabalho (art. 6º), bem como a importância da intervenção sindical nas questões trabalhistas coletivas (art. 8º, III e VI). O OGMO atua como um importante agente na mediação entre operadores portuários e trabalhadores,

CD256106602200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256106602200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 281/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.281/2025

garantindo condições de trabalho seguras e justas, de acordo com a legislação trabalhista vigente e os princípios constitucionais.

3. A função social do OGMO e sua contribuição para a ordem econômica: A ordem econômica, conforme estabelecido pela Constituição Federal, está fundada na valorização do trabalho, na função social da propriedade e na redução das desigualdades (art. 170, caput, III, VII e VIII). O OGMO, ao assegurar a profissionalização, treinamento e escalação equitativa dos trabalhadores portuários, contribui para o pleno emprego e para a estabilização da renda no setor portuário, promovendo, assim, o desenvolvimento econômico sustentável.

4. O papel do OGMO em cumprimento às Convenções Internacionais: A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil, estabelece a necessidade de registros para os trabalhadores portuários e a prioridade de contratação dos trabalhadores avulsos, função esta desempenhada pelo OGMO. Essa convenção garante a regularização do emprego e a melhoria das condições de vida e trabalho dos trabalhadores portuários. A extinção do OGMO como órgão único de gestão da mão de obra avulsa seria uma afronta ao compromisso assumido pelo Brasil no âmbito internacional, violando as disposições dessa convenção e precarizando as relações de trabalho.

5. A necessidade de qualificação e segurança dos trabalhadores portuários: O OGMO é responsável por promover a capacitação e o treinamento contínuo dos trabalhadores portuários, conforme exigido pelas normas de segurança e saúde do trabalho, em especial a Norma Regulamentadora NR-29. A atuação do OGMO assegura que os trabalhadores estejam adequadamente preparados para lidar com as constantes mudanças tecnológicas nas operações portuárias, garantindo sua segurança e eficiência. A gestão qualificada do OGMO evita

CD256106602200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256106602200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 281/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.281/2025

que trabalhadores sem a devida capacitação sejam expostos a riscos no ambiente portuário.

6. Proteção contra a precarização do trabalho e o retrocesso social: A extinção do OGMO como órgão gestor da mão de obra avulsa no porto poderia gerar uma multiplicidade de agentes contratantes, como cooperativas e empresas de terceirização de mão de obra, resultando em um verdadeiro caos nas relações de trabalho e aumento da precariedade. Tal retrocesso social não condiz com o arcabouço jurídico de proteção ao trabalho estabelecido pela Constituição Federal, além de contrariar as normas da OIT e o princípio da vedação ao retrocesso social.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256106602200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256106602200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:46:12.727 - CTRAB
EMC 282/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.282/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Inclua-se o seguinte artigo, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX. A inscrição no OGMO, do trabalhador portuário avulso, extingue-se, por qualquer uma das seguintes possibilidades:

I. por cancelamento resultante de descumprimento de normas de procedimento, disciplinares e de assiduidade ou por indisponibilização para a escalação ao trabalho avulso por prazo superior a noventa dias, ininterruptos e injustificados, sem qualquer indenização, garantido o direito de defesa;

II. por cancelamento sem justa causa a qualquer momento, mediante notificação de 30 (trinta) dias e pagamento de indenização no valor equivalente a 70% (setenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios;

III. por idade máxima de 70 (setenta) anos, com o pagamento de indenização no valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios; ou

IV. por morte;"

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários avulsos com idade a partir de 60 (sessenta) anos, ou quando completarem essa idade, e com registro válido em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante a indenização prevista no inciso II deste artigo.

JUSTIFICATIVA

A inserção deste Artigo justifica-se pela imperiosa necessidade de assegurar a contínua renovação dos quadros de trabalhadores avulso junto ao OGMO.

Com isto, haverá a possibilidade de se fazer um enxugamento dos quadros para manter no sistema os trabalhadores que efetivamente desejam se dedicar ao trabalho portuário, inclusive se habilitando e se atualizando profissionalmente para essa relevante atividade.

CD258187263300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258187263300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:46:12.727 - CTRAB
EMC 282/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.282/2025

Com a indenização aos TPAs mais idoso também será garantido um afastamento desses trabalhadores com uma garantia financeira para seu sustento e o de sua família.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258187263300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258187263300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:44:58.333 - CTRAB
EMC 283/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.283/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Inclua-se o seguinte artigo, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX. A inscrição no OGMO, do trabalhador portuário avulso, extingue-se, por qualquer uma das seguintes possibilidades:

I. por cancelamento resultante de descumprimento de normas de procedimento, disciplinares e de assiduidade ou por indisponibilização para a escalação ao trabalho avulso por prazo superior a noventa dias, ininterruptos e injustificados, sem qualquer indenização, garantido o direito de defesa;

II. por cancelamento sem justa causa a qualquer momento, mediante notificação de 30 (trinta) dias e pagamento de indenização no valor equivalente a 70% (setenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios;

III. por idade máxima de 70 (setenta) anos, com o pagamento de indenização no valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios; ou

IV. por morte;"

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários avulsos com idade a partir de 60 (sessenta) anos, ou quando completarem essa idade, e com registro válido em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante a indenização prevista no inciso II deste artigo.

JUSTIFICATIVA

A inserção deste Artigo justifica-se pela imperiosa necessidade de assegurar a contínua renovação dos quadros de trabalhadores avulso junto ao OGMO.

Com isto, haverá a possibilidade de se fazer um enxugamento dos quadros para manter no sistema os trabalhadores que efetivamente desejam se dedicar ao trabalho portuário, inclusive se habilitando e se atualizando profissionalmente para essa relevante atividade.

CD250326950100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250326950100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:44:58.333 - CTRAB
EMC 283/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.283/2025

Com a indenização aos TPAs mais idoso também será garantido um afastamento desses trabalhadores com uma garantia financeira para seu sustento e o de sua família.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD250326950100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250326950100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:43:41.203 - CTRAB
EMC 284/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.284/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Inclua-se o seguinte artigo, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. ... É dispensável a intervenção de operadores portuários em 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

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

III - relativas à movimentação de:

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

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

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

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

CD256471007000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256471007000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:43:41.203 - CTRAB
EMC 284/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.284/2025

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário, exceto se essa movimentação for realizada por outra empresa interessada valendo-se de trabalho avuso.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256471007000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256471007000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 285/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.285/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

Emenda n°

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca assegurar o princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e

CD250582927800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250582927800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 285/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.285/2025

vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

A isonomia salarial entre o trabalhador avulso e o vinculado se faz necessária para garantir que não haja discriminação, precarização ou redução da remuneração dos trabalhadores avulsos, que desempenham as mesmas funções, sob as mesmas condições de trabalho, que os trabalhadores contratados diretamente com vínculo empregatício.

Ao inserir essa obrigatoriedade no *caput* do art. 105, estamos assegurando que ambos os tipos de trabalhadores — avulsos e vinculados — recebam tratamento justo e igualitário, promovendo a valorização do trabalho e evitando que a liberdade de organização do trabalho portuário resulte em diferenças injustificadas nos níveis salariais e de benefícios. Esta emenda visa garantir a dignidade no trabalho e a proteção dos direitos fundamentais, conforme estabelecido na nossa Carta Magna e nos tratados internacionais de que o Brasil é signatário.

CD250582927800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250582927800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 285/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.285/2025

A redação do artigo 105 do projeto de lei conflita com artigo que promove a negociação coletiva para as relações do trabalho.

O Artigo 105 coloca em evidência uma questão central: a definição unilateral, pelo tomador de serviços portuários, de aspectos essenciais da relação e do contrato de trabalho. Tal proposta, ao concentrar o poder de decisão nas mãos do tomador, viola o espírito de negociação coletiva que foi reforçado tanto pela Constituição Federal de 1988 (CF/88, art. 7°, incisos VI, XIII, XIV, XXVI; art. 8° inciso VI; e art. 114, §§ 1° e 2°), como pela jurisdição do Supremo Tribunal Federal (STF – TEMA 1046) e pela reforma trabalhista de 2017.

Há alguns pontos críticos a serem considerados nessa análise:

1. Desalinhamento com o Princípio da Negociação Coletiva

A CF/88, nos artigos antes mencionados, menciona explicitamente as convenções e acordos coletivos de trabalho, fortalecendo a negociação coletiva como uma forma legítima de definição de condições de trabalho. O artigo 88 da proposta legislativa, ao dar exclusividade ao tomador de serviços para definir questões como composição de quantitativo, salários e benefícios, enfraquece a participação dos sindicatos e das representações de trabalhadores no processo de negociação, bem como torna a negociação coletiva facultativa e suplementar, pois, por obvio, aquele quer puder, por ato discricionário, definir todos os contornos da relação laboral, não terá qualquer razão de discutir tais parâmetros com os representante dos trabalhadores, como previsto na parte final da redação proposta.

CD250582927800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250582927800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 285/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.285/2025

2. Contradição com a Reforma Trabalhista e Tema 1046 do STF

O Tema 1.046 do STF reforça que uma negociação coletiva deve prevalecer, inclusive em aspectos relacionados aos direitos trabalhistas, desde que respeitados os direitos fundamentais e constitucionais. O artigo, da forma como está redigido, contraria essa orientação ao priorizar decisões unilaterais do tomador de serviços.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) deu ênfase ao "negociado sobre o legislado", estabelecendo que as negociações coletivas tenham prevalência sobre a legislação, em diversos aspectos (artigo 611-A da CLT). No entanto, a redação do artigo 88, ao centralizar as decisões sobre o contrato de trabalho nas mãos do prestador de serviços, desconsidera o papel fundamental que os sindicatos têm nesse processo de negociação.

Assim, se o Tema 1.046 do STF enfatiza a autonomia sindical e a prevalência do negociado, desde que respeitados os princípios constitucionais. Ao permitir que o tomador de serviços tome decisões unilaterais, o artigo 88 parece subverter esse entendimento, impondo limites à negociação coletiva que a Constituição e a reforma trabalhista buscam promoção econômica.

3. Desigualdade de Poder de Barganha

Outro ponto a se criticar é o potencial desequilíbrio de poder de negociação entre trabalhadores e tomadores de serviços. O artigo, ao permitir que o tomador defina unilateralmente várias condições de trabalho, ignora o fato de que os trabalhadores portuários, em muitos casos, estão em situação de vulnerabilidade econômica e social. Isso pode criar um cenário em que a negociação coletiva, mesmo prevista no texto, é enfraquecida ou até mesmo vazia, já que a "exclusividade" dada ao tomador para definir condições essenciais torna difícil para os trabalhadores ou seus representantes negociarem em pé de igualdade.

CD250582927800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250582927800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 285/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.285/2025

O artigo 105, ao conferir exclusividade ao tomador de serviços para a definição de aspectos importantes da relação de trabalho, parece se afastar dos princípios e fundamentos da negociação coletiva defendidos pela CF/88, pelo STF no Tema 1046 e pela reforma trabalhista. Uma redação que restringe a autonomia coletiva e dá ampla discricionariedade ao empregador sobre condições de trabalho prejudica o equilíbrio necessário nas relações laborais justas e viola o princípio da boa-fé na negociação coletiva.

Uma revisão desse dispositivo deveria, portanto, garantir uma participação mais efetiva dos sindicatos e organizações de trabalhadores na definição dessas condições, equilibrando as prerrogativas dos tomadores de serviço com os direitos dos trabalhadores, a fim de promover uma negociação coletiva autêntica e equilibrada.

Não bastasse, há conflito entre as disposições dos artigos 88 e 91 da proposta legislativa, se não, vejamos:

Reconhecimento da Negociação Coletiva (Artigo 91) vs. Decisão Unilateral (Artigo 105).

O artigo 91 valoriza o papel da negociação coletiva e da liberdade sindical, tornando-os pilares das relações de trabalho nos portos. Ele permite expressamente a validade dos acordos coletivos, mesmo quando envolvimento de certos compromissos.

Em contrapartida, o artigo 88 confere ao tomador de serviços o poder exclusivo para definir elementos centrais das condições de trabalho. Isso cria uma relação de poder assimétrica e praticamente elimina o papel da negociação coletiva, o que é

Autonomia da Vontade Coletiva vs. Centralização Decisória:

O §1° do artigo 91 enfatiza que o Judiciário deve ter intervenção mínima em acordos coletivos, respeitando a autonomia da vontade coletiva. Isso reforça a ideia de que as partes envolvidas

CD250582927800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250582927800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 285/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.285/2025

(trabalhadores e tomadores de serviços) devem ser as principais responsáveis por definir suas condições de trabalho

O artigo 88, ao permitir que o tomador de serviços defina unilateralmente os aspectos fundamentais do contrato de trabalho, esvazia essa autonomia coletiva. Mesmo com a menção de “salvo o disposto em negociação coletiva”, na prática, a prerrogativa dada ao tomador tende a limitar o poder negocial dos sindicatos, levando a uma relação de trabalho menos participativa e equilibrada.

Valorização do Trabalho vs. Prevalência do Poder do Empregador:

O artigo 91 busca promover um ambiente de trabalho justo e seguro, com valorização do trabalho humano e priorização do vínculo empregatício. Ele menciona a importância da capacitação profissional, da democratização do acesso aos postos de trabalho e da garantia de condições dignas.

O artigo 105, ao focar na definição unilateral por parte do tomador, vai na contramão desses princípios, pois ao centralizar o poder decisório, pode levar a um cenário onde as condições de trabalho sejam condicionais com base apenas nos interesses do empregador, sem a participação ativa dos trabalhadores e suas representações sindicais.

Consolidação da Crítica

Os artigos 105 e 91 apresentam diretrizes que, em essência, estão em conflito. Enquanto o artigo 91 coloca a negociação coletiva, a liberdade sindical e a valorização do trabalho no centro das relações laborais nos portos, o artigo 88 permite ao tomador de serviços estabelecer unilateralmente as condições do trabalho, enfraquecendo o papel dos sindicatos e limitando a negociação coletiva.

Essa inconsistência interna no texto legal viola os princípios constitucionais consagrados pela CF/88, que autoriza e valoriza a negociação coletiva como um direito dos trabalhadores (art. 7°, inciso

CD250582927800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250582927800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 285/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.285/2025

XXVI). Além disso, contraria a orientação do Tema 1046 do STF, que reforça a prestígio da negociação coletiva em relação ao "negociado sobre o legislado". A reforma trabalhista de 2017 também enfatizou o fortalecimento da negociação coletiva como meio de modernizar as relações de trabalho. No entanto, o artigo 88 parece subverter essa lógica ao permitir decisões unilaterais pela tomada de serviços.

Portanto, para harmonizar a legislação portuária com os princípios constitucionais, a jurisdição do STF e a reforma trabalhista, seria necessário reformular o artigo 88. Uma revisão adequada deveria garantir um equilíbrio entre as partes envolvidas, respeitando a autonomia sindical e a negociação coletiva, conforme preconizado no artigo 91. Essa mudança promoveria um ambiente de trabalho mais justo e participativo, onde os trabalhadores portuários tivessem uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, e o diálogo social seria efetivamente valorizado.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250582927800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250582927800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 286/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.286/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Acrescente-se um Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025, com a seguinte redação:

> "Art. .... Fica assegurado aos trabalhadores portuários que vierem a perder seu posto de trabalho em decorrência de processos de automação e/ou mecanização das operações portuárias o pagamento de uma indenização compensatória equivalente a 12 (doze) meses de sua última remuneração média, bem como o direito à requalificação profissional a ser custeada e promovida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sem prejuízo dos demais direitos trabalhistas e previdenciários previstos em lei."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca garantir a proteção dos trabalhadores portuários diante da crescente automação no setor portuário, fenômeno que tem se intensificado globalmente e que apresenta impactos diretos no emprego e nas condições de trabalho. A inserção desta medida visa proteger os trabalhadores que venham a perder seus postos de trabalho em função da automação, garantindo não apenas uma compensação financeira, mas também o direito à requalificação, de forma a permitir que esses trabalhadores tenham condições de se recolocar no mercado de trabalho.

Conforme assegurado pelo art. 7° da Constituição Federal, todo trabalhador brasileiro tem direito à proteção contra

CD250132842200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250132842200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 286/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.286/2025

despedida arbitrária ou sem justa causa, com pagamento de indenização compensatória. Além disso, o inciso XXII do mesmo artigo garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança, que se aplicam diretamente a mudanças no ambiente de trabalho causadas por novas tecnologias, como a automação.

No mesmo sentido, o artigo 7°, inciso XXVII da Constituição Federal assegura proteção em face da automação, na forma da lei, bem como artigo 170 determina que a ordem econômica se funde na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, visando a assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, o que se alinha com a previsão do artigo 193, que estabelece que a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais.

Esta emenda é fundamentada em diversas normas internacionais que visam garantir a proteção dos trabalhadores no contexto da automação. Entre elas, destacam-se:

1. Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) – Trabalho Portuário (1973):

Esta convenção garante que os trabalhadores portuários registrados tenham prioridade na distribuição do trabalho disponível. Embora a convenção não se refira especificamente à automação, o princípio de proteger o emprego portuário registrado é essencial para mitigar os impactos da automação.

Artigo 2: Promove a segurança no emprego para os trabalhadores portuários, o que pode incluir medidas que minimizem o impacto da automação.

2. Convenção n° 140 da OIT – Licença Remunerada para Formação (1974):

A convenção destaca o direito à formação e requalificação profissional, assegurando que os trabalhadores afetados pela automação tenham acesso a programas de qualificação que lhes permitam adquirir novas habilidades.

Artigo 1: Incentiva a criação de esquemas de formação que permitam aos trabalhadores se adaptarem às mudanças trazidas pela automação.

3. Convenção n° 98 da OIT – Direito de Sindicalização e Negociação Coletiva (1949):

Esta convenção assegura que os trabalhadores possam negociar coletivamente com os empregadores sobre as mudanças tecnológicas e seus impactos, como a automação, permitindo a negociação de planos de compensação e requalificação.

CD250132842200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250132842200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 286/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.286/2025

Artigo 4: Garante que os trabalhadores possam negociar as condições decorrentes da automação.

4. Convenção n° 111 da OIT – Discriminação no Emprego e Ocupação (1958):

Assegura que a automação não seja utilizada como pretexto para excluir ou discriminar determinados grupos de trabalhadores, como os mais idosos ou menos qualificados.

Artigo 1: Define discriminação em termos amplos, protegendo grupos vulneráveis no contexto da automação.

5. Recomendação n° 198 da OIT – Relação de Emprego (2006):

Garante que, mesmo em setores com forte transformação tecnológica, como o portuário, as relações de emprego sejam protegidas, impedindo que a automação resulte na precarização do trabalho.

Parágrafo 5: Estabelece que a relação de emprego deve ser protegida contra mudanças tecnológicas adversas.

6. Declaração da OIT sobre Justiça Social para uma Globalização Justa (2008):

A declaração destaca a importância de implementar medidas que garantam que a automação não leve ao aumento das desigualdades ou à redução das proteções dos trabalhadores.

A implementação de medidas como compensações financeiras e programas de requalificação estão em consonância com esta Declaração, que prioriza o desenvolvimento tecnológico equilibrado e justo.

7. Convenção n° 122 da OIT – Política de Emprego (1964):

Esta convenção requer que os governos implementem políticas que assegurem o pleno emprego e a adaptação dos trabalhadores às novas realidades do mercado de trabalho, como a automação.

Artigo 1: Exige que os Estados garantam o pleno emprego e a adaptação às novas condições tecnológicas.

8. Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho (2019):

A declaração reconhece as transformações trazidas pela automação e recomenda a adoção de políticas centradas no ser humano, incluindo requalificação profissional e proteção social para mitigar os impactos da automação.

Aponta para a necessidade de criar novas formas de proteção social e requalificação para os trabalhadores afetados.

CD250132842200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250132842200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 286/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.286/2025

9. Convenção n° 155 da OIT – Segurança e Saúde dos Trabalhadores (1981):

Garante que as condições de saúde e segurança no trabalho sejam mantidas, mesmo em ambientes altamente automatizados, evitando que a automação comprometa a segurança dos trabalhadores.

Artigo 4: Exige que os governos formulem políticas para garantir a saúde e segurança dos trabalhadores em todos os contextos de trabalho, incluindo os automatizados.

10. Convenção n° 81 da OIT – Inspeção do Trabalho (1947):

A convenção garante que, com a automação, o cumprimento das normas trabalhistas e de segurança seja rigorosamente fiscalizado.

Artigo 3: Garante que a inspeção do trabalho assegure condições adequadas de trabalho, especialmente com a introdução de novas tecnologias.

Essa emenda reflete os princípios fundamentais estabelecidos nas convenções e recomendações da OIT, na Constituição Federal, e nos direitos trabalhistas que visam proteger os trabalhadores contra os impactos das mudanças tecnológicas, assegurando uma transição justa para os trabalhadores portuários no contexto da automação.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD250132842200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250132842200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 287/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.287/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

Emenda n°

Acrescenta-se artigo onde couber ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. xx - O trabalhador portuário, inscrito no OGMO até a data de entrada em vigor da presente lei, quando atingir 25 (vinte e cinco) anos de serviço no porto, seja na modalidade avulsa ou a vínculo empregatício, terá direito a aposentaria especial por presunção de especialidade de classe, junto ao INSS, sem necessidade de comprovação de condições especiais."

JUSTIFICATIVA:

A presente emenda visa contemplar o trabalhador portuário, dando a ele a importância que representa na economia do país.

O trabalhador portuário exerce atividades em um ambiente de risco e com condições de trabalho que demandam uma proteção diferenciada por parte da Previdência Social, dada a natureza e as especificidades dessa função. Atualmente, os trabalhadores portuários, especialmente aqueles que atuam diretamente nas operações de carga e descarga, movimentação de mercadorias e atividades

CD258290372600
Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258290372600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima e outros

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 287/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.287/2025

relacionadas à manutenção da infraestrutura portuária, enfrentam condições adversas que justificam o reconhecimento de sua profissão como uma categoria especial dentro do sistema previdenciário.

1. Condições de Trabalho Adversas

O trabalhador portuário está exposto a condições de trabalho altamente insalubres e perigosas, como a constante exposição ao calor intenso, poeira, umidade, ruídos elevados e risco de acidentes com equipamentos pesados. Essas condições podem afetar a saúde do trabalhador a médio e longo prazo, com a possibilidade de desenvolver doenças ocupacionais, como problemas respiratórios, lesões musculoesqueléticas, e até doenças cardiovasculares.

2. Risco de Acidentes de Trabalho

O ambiente portuário é marcado por uma grande movimentação de cargas, veículos pesados e maquinários, o que aumenta o risco de acidentes fatais ou de grande gravidade. O trabalho nas docas, a carga e descarga de mercadorias e a operação de máquinas requerem grande agilidade, concentração e o cumprimento de normas de segurança, que nem sempre são suficientes para evitar acidentes. Isso coloca o trabalhador portuário em uma situação de risco constante.

3. Aposentadoria Especial

Em razão da natureza da atividade, muitos trabalhadores portuários enfrentam o desgaste físico e mental mais acentuado do que outros profissionais, o que torna mais difícil a continuidade no trabalho até a idade padrão de aposentadoria. O regime de aposentadoria especial, aplicável a algumas categorias de trabalhadores expostos a condições prejudiciais à saúde, se mostra um mecanismo essencial para garantir a dignidade desses profissionais, permitindo que se aposentem de forma antecipada, após um número reduzido de anos de contribuição.

CD258290372600

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258290372600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima e outros

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 287/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.287/2025

4. Reconhecimento Histórico e Social da Função

Os trabalhadores portuários desempenham um papel crucial para a economia nacional, uma vez que os portos são pontos estratégicos para o comércio internacional e para o abastecimento interno de diversos produtos essenciais. A atividade portuária está intimamente ligada ao crescimento econômico e à movimentação do comércio exterior, tornando esses profissionais essenciais para o funcionamento do país. Portanto, é necessário que haja um reconhecimento formal da sua importância e a criação de um regime de previdência que leve em consideração as condições excepcionais de seu trabalho.

5. Precedentes Legais e Internacionais

Em diversos países, os trabalhadores que exercem funções em condições de risco, como aqueles expostos à radiação, atividades subterrâneas ou operações portuárias, têm reconhecimento como categoria especial para fins de aposentadoria. No Brasil, algumas profissões, como os trabalhadores da mineração, já possuem esse tipo de reconhecimento, o que reforça a necessidade de estender essa mesma consideração aos trabalhadores portuários.

Diante do exposto, é fundamental que o trabalhador portuário seja reconhecido como uma categoria especial do INSS, com direito à aposentadoria antecipada e com condições diferenciadas de seguridade social, como forma de assegurar a proteção de sua saúde e integridade, considerando as adversidades a que está submetido em sua jornada de trabalho. A implementação dessa medida contribuirá para a justiça social, para a dignidade desses trabalhadores e para o fortalecimento do sistema previdenciário.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD258290372600

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258290372600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima e outros

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 287/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.287/2025

Emenda na Comissão

Deputado(s)

1 Dep. Ana Paula Lima (PT/SC) - Fdr PT-PCdoB-PV

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258290372600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima e outros

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 288/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.288/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Acrescente-se Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025.

"Art..... A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes na atividade portuária no ambiente do porto público e do porto privado, fica instituído em favor do trabalhador portuário o adicional de riscos de 40% (quarenta por cento), que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos.

§ 1° Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

§ 2° Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

§ 3° O regulamento disporá sobre os critérios para aferição dos serviços considerados penosos e sob risco elevado na atividade portuária.

§ 4° Só será devido uma única vez, na execução da mesma tarefa, o adicional previsto neste artigo, mesmo quando ocorra, simultaneamente, mais de uma causa de risco."

CD252155331700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252155331700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 288/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.288/2025

JUSTIFICATIVA

A proposta de inclusão do "adicional de risco portuário" no presente projeto de lei tem por base o art. 7°, inciso XXIII da Constituição Federal, que prevê expressamente o direito dos trabalhadores ao adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, conforme previsto em lei.

No contexto das operações portuárias, as atividades desenvolvidas são, em sua maioria, classificadas como de alto risco. O trabalho portuário envolve exposição constante a condições de periculosidade, como a movimentação de cargas pesadas, o contato com substâncias perigosas, além de insalubridade inerente ao ambiente de trabalho e à infraestrutura portuária. A criação do adicional de risco visa garantir a justa compensação financeira a que esses trabalhadores têm direito, promovendo também uma medida de incentivo para que os empregadores adotem práticas e medidas para a eliminação ou redução de tais riscos no ambiente de trabalho.

A proposta busca regulamentar de maneira clara e objetiva a forma de pagamento desse adicional, evitando a sobreposição de benefícios de caráter similar que já vinham sendo pagos e que, por sua vez, muitas vezes geram insegurança jurídica. Com a instituição de um percentual fixo de 40% sobre o valor do salário-hora ordinário, a norma trará uniformidade ao tratamento da questão, proporcionando segurança aos trabalhadores portuários, que terão seus direitos assegurados de forma clara e efetiva.

Ademais, a proposta prevê que o regulamento estipulará os critérios específicos para a aferição dos serviços considerados sob risco na atividade portuária. Esta regulamentação é essencial para garantir que os critérios sejam adequados à realidade operacional e técnica do setor, prevenindo a insegurança jurídica na aplicação do adicional.

Por fim, ao dispor que o adicional será pago apenas uma vez, ainda que existam várias causas de risco simultâneas na execução de uma mesma tarefa, a proposta visa evitar o acúmulo de adicionais por risco, promovendo um equilíbrio justo entre os direitos dos trabalhadores e a sustentabilidade das operações portuárias.

Os portos são áreas de grande movimentação de cargas pesadas e volumosas, além de um fluxo constante de trabalhadores, veículos e equipamentos, como guindastes, empilhadeiras e transportadores. Esse ambiente dinâmico e desordenado aumenta significativamente o risco de acidentes, principalmente relacionados a:

Os trabalhadores portuários frequentemente trabalham em contêineres, navios e outras áreas elevadas, o que aumenta a possibilidade de quedas, bem como, devido ao tráfego intenso de veículos e

CD252155331700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252155331700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 288/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.288/2025

equipamentos pesados, há uma alta incidência de acidentes envolvendo atropelamentos e, ainda, o manuseio de cargas volumosas e pesadas representa um risco de esmagamento e ferimentos graves.

De acordo com o estudo “Fatal Occupational Injuries in the U.S. Longshoring Industry, 1983–2010” (Mendes, F., e colaboradores, 2015), publicado na American Journal of Industrial Medicine, as taxas de fatalidade no trabalho portuário são significativamente superiores às de outras indústrias. Por exemplo, nos Estados Unidos, a taxa de fatalidade no setor de "Longshoring" (operações portuárias e de estiva) era de 15,9 por 100 mil trabalhadores, enquanto a taxa para todas as indústrias era de 3,4 por 100 mil trabalhadores.

Os trabalhadores portuários são frequentemente expostos a condições climáticas adversas, como chuvas intensas, ventos fortes, calor extremo ou frio intenso, que podem comprometer a segurança e a saúde. Essas condições aumentam o risco de acidentes, como quedas em superfícies escorregadias, além de causar desconforto térmico, desidratação, fadiga e doenças ocupacionais relacionadas à exposição prolongada a ambientes hostis.

Segundo o estudo "Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo en los Puertos de América Latina y el Caribe" realizado pela Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a exposição a fatores climáticos extremos é uma das preocupações recorrentes para a saúde e segurança dos trabalhadores portuários, contribuindo para o alto índice de acidentes.

A manipulação e movimentação de cargas diversas nos portos muitas vezes incluem materiais perigosos, como produtos químicos tóxicos, inflamáveis, corrosivos ou contaminantes biológicos. A exposição acidental a essas substâncias pode resultar em intoxicações agudas, queimaduras químicas, alergias e até doenças crônicas.

A presença de contêineres que transportam cargas perigosas e substâncias tóxicas, aliada à necessidade de manuseio cuidadoso desses materiais, aumenta os riscos de acidentes e exposições prejudiciais à saúde dos trabalhadores. Um estudo publicado pelo Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) da Espanha aponta que a exposição a produtos químicos e agentes biológicos nos portos é um fator significativo para doenças respiratórias, dermatológicas e sistêmicas.

O trabalho portuário exige um ritmo intenso de atividades, com jornadas longas e, em regra, o trabalho em turnos para atender às demandas do transporte marítimo. O trabalho noturno e a falta de pausas adequadas para descanso podem contribuir para o aumento da fadiga dos trabalhadores, reduzindo a atenção e aumentando a probabilidade de acidentes.

A International Labour Organization (ILO) aponta que a fadiga relacionada a turnos longos e trabalho noturno é um fator crítico que

CD252155331700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252155331700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 288/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.288/2025

afeta a segurança e a saúde ocupacional dos trabalhadores portuários, com impacto direto na taxa de acidentes e lesões no ambiente de trabalho.

De acordo com relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA), a implementação efetiva de práticas de segurança e a formação contínua dos trabalhadores são fatores essenciais para reduzir o risco de acidentes e melhorar a saúde ocupacional no setor portuário, mas, enquanto esse cenário não encontrar uma efetiva mudança, há justificativa técnica e jurídica para que os trabalhadores recebem um adicional que compense as condições de trabalho às quais estão expostos.

E a demonstrar que não se trata de riscos potenciais, mas efetivos, trazemos alguns dados estatísticos que reforçam a justificativa da presente emenda:

No Brasil, segundo informações da Fundacentro, o setor portuário é um dos que apresentam maior índice de acidentes graves e fatais, representando uma parcela significativa das estatísticas de acidentes de trabalho no país.

A CEPAL relata que, em portos da América Latina, as taxas de acidentes fatais por 100 mil trabalhadores podem ser de 6 a 10 vezes maiores que a média de outros setores de transporte.

Dessa forma, a presente emenda atende aos princípios constitucionais de valorização do trabalho e de proteção à saúde e à segurança dos trabalhadores, sem prejudicar o funcionamento das operações portuárias, promovendo justiça social e assegurando a dignidade no trabalho portuário.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD252155331700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252155331700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 289/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.289/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Suprimir o *caput* do artigo 102 do Projeto de Lei 733/2025.

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

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário, em emenda a ser inserida no Capítulo VI deste PL, e não ao trabalhador. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

CD254642154000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254642154000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 289/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.289/2025

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254642154000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254642154000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 290/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.290/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Dê-se a seguinte redação ao artigo 110 do Projeto de Lei 733/2025

"Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários devem constituir um órgão de gestão de mão de mão de obra – OGMO destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e no regime de trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o registro do trabalhador portuário;

III – selecionar, treinar e habilitar o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro do trabalhador avulso;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas necessárias ao atendimento do trabalho portuário sob o regime de avulso e vínculo de emprego a prazo indeterminado, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

CD251402752200
Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251402752200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima e outros

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 290/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.290/2025

VII – Ceder trabalhador portuário avulso para vínculo de emprego a prazo indeterminado; e

VIII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1º. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições em contrário pactuada em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

§ 2º. Caso celebrado acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;"

JUSTIFICATIVA

O OGMO- Órgão Gestor da Mão de Obra do Trabalho Portuário deve ser o único para fornecer a mão de obra avulsa em cada porto, tendo a responsabilidade de realizar administração e fornecimento dessa mão de obra do trabalho, podendo ceder trabalhador para vínculo de emprego a prazo indeterminado.

A permissão para criação de empresas prestadoras de trabalho avulso para concorrer com o OGMO, simplesmente contribuiu para um desarranjo geral do sistema, com violação a Convenção 137 da OIT.

Sem um órgão responsável de controlar o número de trabalhadores avulsos necessários ao atendimento da demanda de cada porto, haverá a precarização da mão de obra, além de um aumento indiscriminado de trabalhadores de forma que não será assegurada a obtenção e ganho.

Por outro lado, o projeto não assegura a garantia de renda. Permite-se um aumento indiscriminado de trabalhadores com a consequente redução de oportunidades de trabalho, deve, em contrapartida assegura a garantia de renda.

Ao defender o modelo de centralização no fornecimento da mão de obra a único órgão é possível o efetivo controle e regulação dos quantitativos, como acontece com a atual legislação.

CD251402752200
Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251402752200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima e outros

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 290/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.290/2025

Por essas razões, a formação do OGMO não pode ser facultativa, mas, deve ser obrigatória, ao mesmo tempo em que deve ser rejeitado o modelo de fornecimento de mão de obra avulsa por empresas prestadoras de serviços. Esse modelo que tem por espelho o que acontece em Portugal, tem se mostrado ineficaz e desastroso.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD251402752200

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251402752200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima e outros

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 290/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.290/2025

Emenda na Comissão

Deputado(s)

1 Dep. Ana Paula Lima (PT/SC) - Fdr PT-PCdoB-PV

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251402752200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima e outros

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 291/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.291/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Dê-se ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embarcações.

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

I – capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como

CD255246900400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255246900400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 291/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.291/2025

o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

III- conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor e de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, convés, plataformas e em outros locais da embarcação.

parágrafo único O trabalho portuário estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embarcações é considerado categoria profissional diferenciada.”

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

CD255246900400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255246900400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 291/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.291/2025

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje).

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos).

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A

CD255246900400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255246900400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 291/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.291/2025

Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , "todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida".

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

CD255246900400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255246900400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 291/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.291/2025

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada para manter a atividade centenária de conferência de carga.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD255246900400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255246900400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 292/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.292/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. Em negociação coletiva de trabalho serão definidos a composição do quantitativo das equipes, a remuneração, os benefícios e as demais condições do trabalho, tanto na modalidade avulsa como a vínculo empregatício a prazo indeterminado, observando ao princípio da consensualidade previsto no Art. 108 deste Projeto de Lei".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda incentiva a negociação coletiva e a observância dos princípios constantes no artigo 108 no sentido de que as relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos diversos princípios elencados nesse dispositivo.

O princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos também deve ser respeitado.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de

CD252650784700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252650784700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 292/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.292/2025

tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

Por outro lado, a negociação coletiva deve ser incentivada, pois somente através do diálogo se estabelecem as relações harmoniosas do capital e do trabalho.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD252650784700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252650784700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 293/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.293/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Exclua-se o Capítulo III, do Projeto Lei 733/2025.

JUSTIFICATIVA

O projeto autoriza que empresas possam fornecer a mão de obra para o trabalho portuário, em concorrência com o OGMO.

Copia o modelo português que permite que empresas concorram com o OGMO que tem sido alvo de críticas de diferentes setores.

O OGMO tem a função de gerir a mão-de-obra portuária, atuando como um intermediário entre trabalhadores e operadores portuários. O modelo foi estabelecido para garantir que os trabalhadores portuários tenham acesso a contratos e direitos regulados, enquanto oferece aos operadores uma mão-de-obra qualificada e estável para a movimentação de cargas.

O modelo português que abriu o mercado para que empresas privadas concorressem com o OGMO tem demonstrado que essa medida enfraquece as condições dos trabalhadores e precariza a mão-de-obra.

A substituição do OGMO por empresas privadas pode levar a contratos temporários ou menos seguros, já que as empresas podem priorizar a redução de custos, afetando diretamente a estabilidade dos trabalhadores portuários.

O projeto não assegura a manutenção de benefícios historicamente conquistados, como melhores condições de trabalho, seguros e garantias mínimas que o OGMO, como entidade reguladora, proporcionava.

CD255375963700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255375963700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 293/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.293/2025

Há justo receio com a redução dos padrões de segurança. A experiência acumulada e o controle do OGMO sobre a formação de trabalhadores são vista como uma garantia de práticas de segurança rigorosas. A introdução de concorrentes com menos foco na formação pode aumentar os riscos operacionais nos portos. Aliás, existem estudos no sentido que no modelo pretendido pelo projeto e praticado em Portugal, houve um aumento das doenças ocupacionais dos trabalhadores portuários, resultante da precarização de condições de trabalho.

Por fim, não se admite que a prestação do trabalho avulso seja efetuada por empresas, esvaziando as funções e atribuições dos OGMOs. O trabalho portuário deve ser administrado e fornecido exclusivamente pelo OGMO.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD255375963700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255375963700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 294/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.294/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Dê-se a seguinte redação ao § 3° do art. 115, do Projeto Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos da categoria de origem e, em seguida, os multifuncionais."

JUSTIFICAÇÃO

A escala do trabalhador portuário avulso deve iniciar sempre pelos trabalhadores da atividade portuária de origem, ou seja, daquela de seu ingresso para o sistema.

A adoção de critério diverso pode resultar em prejuízo aos trabalhadores que possuem habilitação para a atividade mais qualificada.

Um trabalhador que está habilitado para operação de equipamento, como atividade de origem e não está habilitado e/ou não tem condições físicas de trabalho braçal, não pode sair na escala em posição posterior a de outro trabalhador que tem habilitação para o trabalho braçal e de operação de máquinas. O primeiro trabalhador estaria preterido na escala.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD255802711800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255802711800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 295/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.295/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICATIVA

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)

No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez,

CD252956012400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252956012400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 295/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.295/2025

deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores. Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados, pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via OGMO - tanto nas condições de avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido – e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí, qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada “prioridade” prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente, previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal. Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que estabelece item 8 de seu Artigo 19:*Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação. Grifa-se*

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

CD252956012400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252956012400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 295/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.295/2025

Enfim, a *exclusividade* é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO, bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros.

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem que passar pelo diálogo e negociação e a simples exclusão da "exclusividade" como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação às empresas dentro do porto público.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD252956012400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252956012400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Exclua-se o parágrafo único do artigo 99, do Projeto de Lei 733/2025:

JUSTIFICATIVA

O parágrafo único do artigo 99 do projeto enumera atividades que entende não constituir o trabalho portuário, excluindo diversas atividades que hoje são consideradas atividades específicas dos portuários.

O transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, sempre foi considerado trabalho portuário de capatazia. A sua exclusão diminui o campo de trabalho dos trabalhadores portuários.

Está sendo excluída das tarefas do trabalhador portuário atividade que sempre desenvolveu e sempre foi considerado o que de imediato traz consequências na oportunidade de trabalho, sem qualquer tipo de reparação, embora a movimentação interna represente substancial postos de trabalho.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore que hoje são desenvolvidas por trabalhadores portuários estivadores e na região norte é onde ocorre a maior empregabilidade.

CD256316532600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256316532600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

A retirada desse tipo de trabalho afeta diretamente as oportunidades de trabalho dos estivadores, também sem que o projeto regule qualquer compensação.

Por outro lado, os trabalhadores empregados da autoridade portuária, mesmo aqueles que não se ativam diretamente na movimentação de carga, são reconhecidos como portuários, tanto assim que os Sindicatos representam esses trabalhadores na qualidade de portuários.

Ademais, a Autoridade Portuária também pode realizar operação portuária, de modo que não há como vedar a condição de trabalhador portuário pela natureza do empregador.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256316532600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256316532600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 297/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.297/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Inclua-se a seguinte redação ao inciso III ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos."

JUSTIFICATIVA

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para

CD251303353100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251303353100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 297/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.297/2025

assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade

CD251303353100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251303353100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 297/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.297/2025

de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências socioeconômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , "todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida".

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

"Art. 2 Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários."

CD251303353100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251303353100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 297/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.297/2025

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O trabalho de conferência de carga é necessário as operações portuárias, a exemplo do que ocorre nos principais e mais importantes portos do exterior, sendo atividade que não pode ser excluída daquelas do trabalho portuário, razão pela qual deve ser acolhida a presente emenda para permanecer amparado na legislação portuária.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD251303353100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251303353100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 298/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.298/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Dê-se a seguinte redação ao art. 126

"Art. 126.

.....

§ 2º A *contratação por prazo indeterminado de trabalhadores portuários far-se-á entre os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO e, excepcionalmente, após celebração de negociação coletiva, entre os trabalhadores portuários cadastrados no OGMO.*

§ 3º Comprovada a ausência de interesse dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, poderá haver contratação de trabalhadores externos ao sistema OGMO, sendo obrigatório:
I – negociação coletiva prévia;
II – treinamento prévio pelo OGMO; e
III – intermediação pelo OGMO.
IV
§ 4º A negociação coletiva deverá prever condições de trabalho e benefícios social, além da garantia de renda (conforme Convenção 137 da OIT) aos trabalhadores portuários avulsos que dependem exclusivamente do trabalho portuários e que permanecerem com rodiziários dno OGMO.

§ 5º As contratações referidas nos §§ 2º e 3º deste artigo observarão a média salarial da categoria."

CD254949551500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254949551500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 298/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.298/2025

JUSTIFICATIVA

A presente emenda propõe alteração da redação do anteprojeto para constar a redação da ORIENTAÇÃO N. 1 da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONATPA), do Ministério Público do Trabalho (MPT), há anos vigente e que tem muito bem servido para apaziguar os conflitos nas relações de trabalho no porto.

A prioridade nos moldes trazidos pela CONATPA/MPT cumpre sua função no sentido de trazer os atores sociais para que sejam envolvidos no processo de contratação, observada, assim, uma série de etapas a fim de verificar se há realmente ausência de interessados na contratação a prazo indeterminado dentro dos quadros do OGMO.

Desta forma, existiria um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que garante a estabilidade no setor.

A substituição da exclusividade pela prioridade sem indicar os meios de sua efetivação representaria um significativo retrocesso social, prejudicando os direitos fundamentais dos trabalhadores portuários e criando insegurança jurídica.

A presente emenda tem, portanto, a finalidade de trazer uma maior estabilidade ao setor e prestigiar a negociação coletiva, ao envolver os trabalhadores na *tomada de decisão* sobre a contratação com vínculo.

Via de regra, o trabalhador mais qualificado para ser contratado a prazo indeterminado é aquele que está presente no porto e qualificado para as atividades portuárias. Não faz sentido, portanto, buscar trabalhador de fora de porto, um *outsider*, para exercer funções dentro do porto. O mais lógico é que os próprios trabalhadores habilitados e treinados que já trabalham no porto possam ter ao menos a prioridade na aquisição deste emprego, mas o texto legal precisa indicar como esta prioridade será exercida.

Não se olvida que, em alguns casos, os próprios trabalhadores não têm interesse na vinculação, por isso a presente Emenda traz a possibilidade de contratação de trabalhadores de fora do sistema para resolver situações pontuais.

Importante dizer, também, que a oferta de trabalho deve respeitar a média salarial oferecida na modalidade de trabalho avulso, caso contrário estaria havendo uma inibição lógica de atração dos trabalhadores do sistema.

CD254949551500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254949551500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 298/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.298/2025

A proposta de substituição contida no anteprojeto - sem indicar os mesmos pelos quais a prioridade seria exercida - introduziria profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, precarizando as condições de trabalho e desorganizando os sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Portanto, a presente emenda propõe a substituição do § 2º do art. 126 deste Projeto de Lei pela redação acima proposta, de modo a evitar os riscos e impactos negativos das alterações, indicando os meios pelas quais vigorará o regime de prioridade na contratação de trabalhadores portuários avulsos para a contratação por prazo indeterminado.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD254949551500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254949551500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 299/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.299/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

"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:

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

JUSTIFICAÇÃO

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

CD253785651300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253785651300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 299/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.299/2025

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promovem a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD253785651300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253785651300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 300/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.300/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

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

[...]

XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

CD259947176600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259947176600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 300/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.300/2025

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD259947176600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259947176600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 301/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.301/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Altera-se o §1º, do Art.101 do PL 733/2025 pelo seguinte texto:

"§ 1º Fica instituída a Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, em razão de sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país, buscando:

a) *promover a qualificação técnica, a certificação profissional e o acesso ao processo de educação continuada;*
b) *ser executada pelas instituições de ensino integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica;"*

JUSTIFICAÇÃO

A proposição busca instituir uma Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, considerando sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país. Essa política visa promover a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores, garantindo sua aptidão para o exercício de cargos de chefia e direção, bem como para a operação de máquinas e equipamentos portuários.

Diante do acelerado avanço tecnológico, energético e digital que impacta diretamente as atividades portuárias, é essencial que essa política receba a devida centralidade no âmbito da formação profissional. Para isso, propõe-se a transferência do atual sistema de formação, a cargo da Marinha, para a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação (Art. 1º, Lei nº 11.892/2008). Além disso,

CD250179442900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250179442900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 301/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.301/2025

os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), arrecadados das atividades empresariais no setor portuário, deverão ser redirecionados para o fortalecimento dessa política, assegurando sua efetividade e alcance.

Com esta emenda, pretende-se criar um ambiente mais inclusivo e capacitado, onde os trabalhadores dos portos públicos e privados tenham acesso a formação e certificação condizentes com as exigências do mercado e do progresso tecnológico, contribuindo para a eficiência das operações portuárias e o fortalecimento do setor como um todo.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD250179442900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250179442900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 302/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.302/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Altera-se o parágrafo 3º do Art.101, caput, passando a vigorar com o seguinte teor:

"§3º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário e do trabalho portuário avulso será atestada mediante certificado emitido pelos Institutos Federais e adotado pelo OGMO , que atuarão como instituições acreditadoras e certificadoras das competências profissionais específicas do setor portuário."

JUSTIFICAÇÃO

A presente disposição encontra respaldo legal no § 2º[1] do art. 2º da Lei nº 11.892/2008 que atribui aos Institutos Federais o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais no âmbito de sua atuação. Dada a relevância estratégica das atividades desenvolvidas no setor portuário para o desenvolvimento econômico e social do país, torna-se indispensável a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores que atuam nesse segmento, tanto em regime avulso quanto permanente.

Ao designar os Institutos Federais como responsáveis pela emissão dos certificados de qualificação, a norma aproveita a capilaridade,

[1] Art. 2º Os Institutos Federais são instituições de educação superior, básica e profissional, pluricurriculares e multicampi, especializados na oferta de educação profissional e tecnológica nas diferentes modalidades de ensino, com base na conjugação de conhecimentos técnicos e tecnológicos com as suas práticas pedagógicas, nos termos desta Lei.
[...]
§ 2º No âmbito de sua atuação, os Institutos Federais exercerão o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais.

CD252776914300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252776914300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 302/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.302/2025

expertise e infraestrutura já consolidadas dessas instituições na formação e certificação profissional, assegurando elevados padrões de qualidade e alinhamento às demandas específicas do setor portuário.

Essa medida visa não apenas promover maior transparência e confiabilidade no processo de certificação, mas também garantir que os trabalhadores portuários estejam devidamente capacitados para atender às exigências tecnológicas e operacionais do transporte aquaviário, fortalecendo assim a eficiência e competitividade dos portos brasileiros.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD252776914300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252776914300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 303/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.303/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Altera-se o parágrafo 3º do Art.101, caput, passando a vigorar com o seguinte teor:

"§3º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário e do trabalho portuário avulso será atestada mediante certificado emitido pelos Institutos Federais e adotado pelo OGMO , que atuarão como instituições acreditadoras e certificadoras das competências profissionais específicas do setor portuário."

JUSTIFICAÇÃO

A presente disposição encontra respaldo legal no § 2º[1] do art. 2º da Lei nº 11.892/2008 que atribui aos Institutos Federais o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais no âmbito de sua atuação. Dada a relevância estratégica das atividades desenvolvidas no setor portuário para o desenvolvimento econômico e social do país, torna-se indispensável a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores que atuam nesse segmento, tanto em regime avulso quanto permanente.

Ao designar os Institutos Federais como responsáveis pela emissão dos certificados de qualificação, a norma aproveita a capilaridade,

[1] Art. 2º Os Institutos Federais são instituições de educação superior, básica e profissional, pluricurriculares e multicampi, especializados na oferta de educação profissional e tecnológica nas diferentes modalidades de ensino, com base na conjugação de conhecimentos técnicos e tecnológicos com as suas práticas pedagógicas, nos termos desta Lei.
[...]
§ 2º No âmbito de sua atuação, os Institutos Federais exercerão o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais.

CD257276580800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257276580800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 303/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.303/2025

expertise e infraestrutura já consolidadas dessas instituições na formação e certificação profissional, assegurando elevados padrões de qualidade e alinhamento às demandas específicas do setor portuário.

Essa medida visa não apenas promover maior transparência e confiabilidade no processo de certificação, mas também garantir que os trabalhadores portuários estejam devidamente capacitados para atender às exigências tecnológicas e operacionais do transporte aquaviário, fortalecendo assim a eficiência e competitividade dos portos brasileiros.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD257276580800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257276580800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 304/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.304/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Acrescenta-se o inciso XII, ao Art.4º do PL 733/2025:

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas

CD256226224200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256226224200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 304/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.304/2025

regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD256226224200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256226224200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 305/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.305/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Modifica-se a redação do inciso III, §1º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"III - Conferência de carga e descarga: atividade de identificação, registro, contagem e inspeção de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino e verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferencia do manifesto e demais serviços correlatos, na forma manual ou utilizando sistemas informatizados, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, seja no seu costado, ou remotamente, através do uso de tecnologias da informação nas dependências administrativas do porto público ou privado.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda que define a conferência de carga e descarga como uma atividade abrangente e adaptável é fundamental para acompanhar a evolução tecnológica e atender às demandas modernas do setor portuário. A redação proposta, que inclui a realização do processo remotamente por meio de tecnologias da informação, complementa o entendimento tradicional e garante maior eficiência e alinhamento com práticas contemporâneas.

A justificativa para essa emenda é sustentada pelos seguintes pontos: Inovação e Modernização do Setor Portuário - A inserção do uso de tecnologias da informação na execução das atividades de conferência remotamente reconhece e promove a modernização das operações portuárias. Essa adaptação não só viabiliza maior agilidade nos processos, como também posiciona o setor em consonância com tendências globais de automação e digitalização.

CD253991850600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253991850600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 305/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.305/2025

Maior Flexibilidade Operacional - Ao permitir a execução remota dessas atividades, a emenda promove uma flexibilidade essencial, especialmente em cenários que exigem soluções descentralizadas. Isso beneficia portos com infraestruturas diversificadas, tanto públicos quanto privados, proporcionando mais opções de gerenciamento.

Aumento da Segurança e Precisão - A utilização de tecnologias da informação no processo de conferência proporciona maior precisão no registro e controle de volumes e características das mercadorias. Adicionalmente, operações remotas reduzem a exposição de trabalhadores a riscos físicos, promovendo um ambiente mais seguro.

Em suma, a emenda não apenas aprimora o marco regulatório das atividades de conferência de carga e descarga, mas também posiciona o setor portuário como protagonista na adoção de práticas inovadoras, sustentáveis e economicamente viáveis.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD253991850600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253991850600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 306/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.306/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Modifica-se a redação do §4º, do Art.104, passando a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º Para os fins desta lei, considera-se multifuncionalidade a aptidão do trabalhador portuário, após processo de capacitação e certificação, para exercer múltiplas funções no âmbito das atividades portuárias, incluindo aquelas distintas de sua função de origem.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do § 4º na presente lei, definindo multifuncionalidade como a aptidão do trabalhador portuário para exercer múltiplas funções após processo de capacitação e certificação, é essencial para modernizar e aprimorar as práticas no setor portuário. A justificativa para essa redação é sustentada pelos seguintes pontos:

Reconhecimento da Versatilidade Profissional - essa definição valoriza e regulamenta a possibilidade de o trabalhador portuário, após treinamento adequado, desempenhar funções variadas, permitindo maior eficiência e adaptabilidade às demandas operacionais dos portos;

Garantia de Qualificação e Segurança - ao vincular a multifuncionalidade à capacitação e certificação, o dispositivo assegura que os trabalhadores estejam devidamente preparados para exercer funções diferentes com competência e segurança, reduzindo riscos operacionais;

CD251151803500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251151803500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 306/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.306/2025

Promoção da Competitividade Portuária - a multifuncionalidade fortalece a produtividade no setor portuário ao permitir que os trabalhadores sejam alocados conforme as necessidades específicas das operações, adaptando-se a exigências diversas e promovendo maior agilidade nos processos;

Sustentação Legal de Práticas Modernas - o conceito de multifuncionalidade reflete uma realidade já vivenciada em muitos portos, que buscam aperfeiçoar recursos humanos e tecnológicos. Formalizar essa prática na legislação proporciona maior segurança jurídica e padronização das atividades;

Melhoria da Gestão de Recursos Humanos - a multifuncionalidade reduz custos operacionais e melhora a alocação de mão de obra, tornando possível um aproveitamento mais inteligente e eficiente dos profissionais disponíveis.

A redação proposta reforça a importância de capacitar e certificar os trabalhadores portuários, promovendo uma abordagem responsável e moderna que beneficia tanto os trabalhadores quanto as empresas e operadores envolvidos.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD251151803500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251151803500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 307/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.307/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Modifica-se a redação do Art.105, passando a vigorar com a seguinte redação:

"Art.105 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos ou equipes, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho portuário na forma de avulso ou a vínculo empregatício a prazo indeterminado, serão objeto de negociação coletiva do trabalho entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico dos operadores portuários, nos portos públicos ou privados, mediante Convenção ou Acordo Coletivo do Trabalho."

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de redação para o artigo 105, que estabelece a negociação coletiva como meio para definir a remuneração, funções, composição dos ternos ou equipes, multifuncionalidade e demais condições do trabalho portuário, representa um avanço fundamental na construção de relações laborais mais democráticas e equilibradas. Essa redação substitui o texto original, que concentra poderes exclusivamente no tomador de serviços, corrigindo uma injustiça que compromete direitos fundamentais dos trabalhadores. A justificativa para a nova redação pode ser apresentada nos seguintes termos:

a) Respeito ao Direito Fundamental à Negociação Coletiva

O artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal consagra o direito à negociação coletiva como um dos pilares da democracia nas relações de trabalho. Ele assegura que trabalhadores e empregadores possam discutir, em pé de igualdade, as condições que regem o ambiente laboral. A redação

CD250181144400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250181144400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 307/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.307/2025

original do artigo 105, ao atribuir unilateralmente decisões ao tomador de serviços, afronta esse direito fundamental e ignora o princípio da igualdade de poder nas deliberações;

b) Equilíbrio e Participação Democrática

A inclusão das entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico no processo de negociação assegura um modelo participativo, no qual as condições laborais refletem os interesses das partes envolvidas. Esse equilíbrio é essencial para evitar imposições arbitrárias e promover a justiça social no setor portuário;

c) Fortalecimento da Representação Sindical

A negociação coletiva valoriza e fortalece o papel dos sindicatos, que representam os trabalhadores e buscam assegurar condições dignas e justas de trabalho. Ao promover o diálogo entre trabalhadores e operadores portuários, a nova redação do artigo 105 garante que os sindicatos desempenhem sua função de proteção e mediação de interesses;

d) Prevenção de Conflitos e Estabilidade no Setor

O estabelecimento de condições laborais através de convenções ou acordos coletivos reduz consideravelmente o risco de conflitos trabalhistas. A redação proposta cria um ambiente mais estável, no qual decisões são tomadas coletivamente, evitando paralisações ou impasses que poderiam prejudicar a produtividade e eficiência do setor;

e) Alinhamento com Práticas Modernas e Internacionais

A negociação coletiva está em consonância com as boas práticas internacionais, como as defendidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). O modelo proposto para o artigo 105 reforça o compromisso do Brasil com princípios de trabalho decente, que incluem diálogo social e cooperação como bases para relações laborais saudáveis e produtivas;

f) Promoção da Transparência e Confiança

Ao formalizar a negociação coletiva como instrumento para definir condições laborais, a redação proposta favorece um ambiente de maior transparência, no qual as partes têm clareza sobre seus direitos e responsabilidades. Isso fortalece a confiança mútua entre trabalhadores e empregadores.

Dessa forma, a redação sugerida corrige as lacunas do texto original e promove um modelo democrático, participativo e alinhado aos valores constitucionais, garantindo a dignidade dos trabalhadores portuários e a eficiência do setor como um todo, com um modelo que vem desde 1993 (Art.26, Lei nº 8.630/1993) e repetida na revisão legislativa de 2013 (Art.43, Lei nº 12.815/2013), cabendo ao Poder Legislativo se contrapor energicamente a esse enorme retrocesso social do mundo do trabalho.

CD250181144400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250181144400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 307/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.307/2025

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD250181144400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250181144400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 308/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.308/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Modifica-se a redação do Art.106, passando a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra do complexo portuário ao qual está abrangido, nos termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado firmados com sindicatos representantes de categoria profissional diferenciada de portuários."

JUSTIFICAÇÃO

A redação do artigo 106, que assegura aos portos privados a liberdade na contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, desde que respeitados os termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho e realizada por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra, é essencial para garantir um equilíbrio nas relações laborais e evitar práticas prejudiciais à dignidade e aos direitos dos trabalhadores. A justificativa para este dispositivo tem por fundamentos:

a) Prevenção da Concorrência Desleal Baseada na Precarização do Trabalho

Ao condicionar a contratação de trabalhadores à observância das normas pactuadas em instrumentos coletivos, o artigo promove uma

CD251580158600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251580158600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 308/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.308/2025

padronização nas relações de trabalho portuário. Isso impede que portos privados utilizem a flexibilização excessiva ou a precarização das condições laborais como estratégia para obter vantagens competitivas. Dessa forma, preserva-se um ambiente de concorrência saudável e justo entre portos.

b) Respeito às Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho

Os instrumentos normativos coletivos são fruto do diálogo entre trabalhadores e empregadores, representando o equilíbrio entre interesses das partes envolvidas. Garantir que as relações de trabalho sejam regidas por esses documentos fortalece o papel da negociação coletiva e assegura condições dignas e adequadas para os profissionais portuários.

c) Valorização do Órgão Gestor de Mão de Obra

O uso do Órgão Gestor de Mão de Obra como intermediário nas contratações reforça sua importância como entidade reguladora e garante maior transparência e organização nos processos de recrutamento e alocação de mão de obra portuária. Isso beneficia tanto os trabalhadores quanto os empregadores, criando um ambiente mais previsível e confiável.

d) Promoção da Estabilidade nas Relações de Trabalho

Ao estabelecer normas claras e uniformes para a contratação de trabalhadores portuários, o artigo contribui para um ambiente laboral estável, reduzindo conflitos e garantindo o cumprimento das regras pactuadas. Isso beneficia a sustentabilidade das operações portuárias e protege os direitos dos trabalhadores.

e) Alinhamento com Princípios Constitucionais

A proposta está em consonância com os princípios constitucionais de valorização do trabalho e da dignidade da pessoa humana. Além disso, reforça o compromisso com o direito à negociação coletiva, previsto no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, assegurando que trabalhadores e empregadores participem ativamente das decisões sobre as condições laborais.

f) Fomento ao Desenvolvimento Econômico e Social

Relações de trabalho equilibradas e bem regulamentadas não apenas promovem o bem-estar dos trabalhadores, mas também fortalecem a produtividade e a competitividade dos portos privados. Isso contribui para o desenvolvimento econômico e social do país, alinhando os interesses do setor portuário às práticas sustentáveis.

Em síntese, a presente emenda pretende modificar o texto do artigo 106 trazendo, ao contrário da redação proposta pelo PL 733/2025, avanços significativos ao setor portuário, garantindo um modelo justo de contratação e protegendo tanto os direitos dos trabalhadores quanto a integridade das operações portuárias.

CD251580158600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251580158600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 308/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.308/2025

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD251580158600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251580158600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 309/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.309/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Modifica-se a redação do Art.106, passando a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra do complexo portuário ao qual está abrangido, nos termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado firmados com sindicatos representantes de categoria profissional diferenciada de portuários."

JUSTIFICAÇÃO

A redação do artigo 106, que assegura aos portos privados a liberdade na contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, desde que respeitados os termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho e realizada por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra, é essencial para garantir um equilíbrio nas relações laborais e evitar práticas prejudiciais à dignidade e aos direitos dos trabalhadores. A justificativa para este dispositivo tem por fundamentos:

a) Prevenção da Concorrência Desleal Baseada na Precarização do Trabalho

Ao condicionar a contratação de trabalhadores à observância das normas pactuadas em instrumentos coletivos, o artigo promove uma

CD256218624900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256218624900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 309/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.309/2025

padronização nas relações de trabalho portuário. Isso impede que portos privados utilizem a flexibilização excessiva ou a precarização das condições laborais como estratégia para obter vantagens competitivas. Dessa forma, preserva-se um ambiente de concorrência saudável e justo entre portos.

b) Respeito às Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho

Os instrumentos normativos coletivos são fruto do diálogo entre trabalhadores e empregadores, representando o equilíbrio entre interesses das partes envolvidas. Garantir que as relações de trabalho sejam regidas por esses documentos fortalece o papel da negociação coletiva e assegura condições dignas e adequadas para os profissionais portuários.

c) Valorização do Órgão Gestor de Mão de Obra

O uso do Órgão Gestor de Mão de Obra como intermediário nas contratações reforça sua importância como entidade reguladora e garante maior transparência e organização nos processos de recrutamento e alocação de mão de obra portuária. Isso beneficia tanto os trabalhadores quanto os empregadores, criando um ambiente mais previsível e confiável.

d) Promoção da Estabilidade nas Relações de Trabalho

Ao estabelecer normas claras e uniformes para a contratação de trabalhadores portuários, o artigo contribui para um ambiente laboral estável, reduzindo conflitos e garantindo o cumprimento das regras pactuadas. Isso beneficia a sustentabilidade das operações portuárias e protege os direitos dos trabalhadores.

e) Alinhamento com Princípios Constitucionais

A proposta está em consonância com os princípios constitucionais de valorização do trabalho e da dignidade da pessoa humana. Além disso, reforça o compromisso com o direito à negociação coletiva, previsto no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, assegurando que trabalhadores e empregadores participem ativamente das decisões sobre as condições laborais.

f) Fomento ao Desenvolvimento Econômico e Social

Relações de trabalho equilibradas e bem regulamentadas não apenas promovem o bem-estar dos trabalhadores, mas também fortalecem a produtividade e a competitividade dos portos privados. Isso contribui para o desenvolvimento econômico e social do país, alinhando os interesses do setor portuário às práticas sustentáveis.

Em síntese, a presente emenda pretende modificar o texto do artigo 106 trazendo, ao contrário da redação proposta pelo PL 733/2025, avanços significativos ao setor portuário, garantindo um modelo justo de contratação e protegendo tanto os direitos dos trabalhadores quanto a integridade das operações portuárias.

CD256218624900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256218624900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 309/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.309/2025

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256218624900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256218624900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 310/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.310/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Adite-se o parágrafo único ao Art.51, passando a vigorar com a seguinte redação:

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

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICAÇÃO

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em

CD257752527400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257752527400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 310/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.310/2025

observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD257752527400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257752527400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 311/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.311/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Altera-se o texto do caput do Art.124, passando a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda modificativa do caput do Art.124, estabelece que a certificação profissional do trabalhador portuário deve ser realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional (Rede Certifica), vinculada ao Ministério da Educação, com o propósito de formalizar os conhecimentos e competências adquiridos ao longo da trajetória de vida e trabalho nos portos, em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais.

A fundamentação desse artigo encontra respaldo na Portaria nº 902, de 09 de setembro de 2024, que estabelece diretrizes orientadoras baseadas em princípios essenciais para garantir que o processo de certificação seja estruturado, inclusivo e eficaz. Entre esses princípios destacam-se:

a) Cooperação: O trabalho em rede entre instituições de ensino é indispensável para a sistematização, o compartilhamento e a otimização

CD254760586200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254760586200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 311/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.311/2025

de conhecimentos relacionados ao processo certificador, promovendo maior integração entre os atores envolvidos;

b) Articulação: Ações conjuntas entre políticas públicas de educação profissional, emprego e renda, além de outras áreas correlatas, ampliam as possibilidades de inserção dos trabalhadores certificados em condições de trabalho digno e qualificado;

c) Diversidade: O respeito às especificidades individuais e coletivas dos trabalhadores e das ocupações laborais é essencial, garantindo que as avaliações sejam diagnósticas e formativas, alinhadas às experiências vividas nos portos;

d) Verticalização: O reconhecimento das competências permite continuidade no itinerário formativo, incentivando a elevação da escolaridade e a progressão profissional dos trabalhadores certificados;

e) Legitimidade e Confiabilidade: A certificação deve ser conduzida com a participação dos atores sociais, assegurando processos transparentes, precisos e idôneos;

f) Reconhecimento e Validade: A certificação, validada nacionalmente, visa à valorização social e legal das competências adquiridas pelos trabalhadores, garantindo ampla aceitação entre empregadores, instituições educacionais e órgãos fiscalizadores.

Adicionalmente, para a execução desse processo, torna-se imprescindível que a instituição responsável pela certificação possua expertise comprovada em processos certificadores, garantindo que a avaliação seja rigorosa, eficaz e alinhada aos parâmetros estabelecidos pela legislação.

Assim, o artigo reflete não apenas um compromisso com o desenvolvimento profissional do trabalhador portuário, mas também com a promoção de um sistema de certificação baseado em equidade, valorização e inclusão.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD254760586200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254760586200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 312/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.312/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Inclui-se o §1º no Art.124, passando a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

"§1º - O processo de certificação profissional, possui características específicas e constitui um conjunto articulado de ações de natureza educativa descrito a seguir:

I - sistematização de conhecimentos e competências profissionais que possibilite a elaboração do processo de certificação profissional, de itinerário formativo e de elevação de escolaridade;

II - desenvolvimento de metodologias que permitam identificar, avaliar e reconhecer conhecimentos e competências profissionais que habilitem para o exercício profissional ou para a conclusão ou prosseguimento de estudos;

III - atendimento às demandas de certificação profissional correspondentes aos cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especialização técnica e superiores de tecnologia;

CD256325924200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256325924200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 312/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.312/2025

IV - estímulo à inclusão socioprodutiva e ao aumento das possibilidades de inserção profissional e de permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho; e
V - articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes para ampliação da oferta de certificações profissionais."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aditiva do parágrafo e seus incisos no Artigo 124 reafirmam o compromisso com um processo de certificação profissional pautado na sistematização, na inclusão e na valorização dos trabalhadores portuários. A certificação desempenha um papel central no reconhecimento de competências e na promoção da continuidade educacional, contribuindo para o fortalecimento da qualificação profissional e da inserção produtiva. Segue a justificativa para cada inciso:

Inciso I - Sistematização de conhecimentos e competências profissionais: O estabelecimento de um processo que permita a sistematização de conhecimentos e competências profissionais é indispensável para garantir a organização e a consistência na certificação. Esse princípio possibilita a elaboração de itinerários formativos que atendam às demandas específicas dos trabalhadores, promovendo a elevação da escolaridade e a progressão profissional. Essa abordagem favorece uma educação continuada e alinhada às exigências do mundo do trabalho;

Inciso II - Desenvolvimento de metodologias para identificação, avaliação e reconhecimento de competências: A criação de metodologias robustas e inclusivas assegura que os conhecimentos e competências sejam devidamente identificados, avaliados e reconhecidos. Esses processos habilitam os trabalhadores tanto para o exercício profissional quanto para o prosseguimento de estudos, valorizando trajetórias individuais e experiências práticas desenvolvidas nos portos;

Inciso III - Atendimento às demandas de certificação profissional: Ao contemplar os cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especializações técnicas e superiores de tecnologia, o processo de certificação amplia significativamente as opções educacionais e profissionais disponíveis para os trabalhadores portuários. Isso reforça o alinhamento entre a formação oferecida e as necessidades do mercado, promovendo maior empregabilidade;

Inciso IV - Estímulo à inclusão socioprodutiva: O incentivo à inclusão socioprodutiva busca fortalecer as oportunidades de inserção e permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho. A certificação não apenas reconhece formalmente as competências adquiridas, mas também amplia as

CD256325924200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256325924200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 312/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.312/2025

possibilidades de atuação profissional em condições de trabalho decente, fomentando a cidadania e o desenvolvimento socioeconômico;

Inciso V - Articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes: A promoção de esforços conjuntos entre instituições e atores envolvidos permite o compartilhamento de boas práticas e a capacitação de docentes, garantindo que a oferta de certificação profissional seja ampliada e qualificada. Essa articulação fortalece a base educacional e favorece o aprimoramento contínuo das ações certificadoras.

Esses incisos reforçam a importância de um sistema de certificação estruturado, que prioriza a equidade, a inclusão e o reconhecimento formal das competências dos trabalhadores portuários, contribuindo para sua valorização e inserção ativa no mercado.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD256325924200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256325924200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 313/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.313/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Modifica-se o texto do parágrafo 2º do Art.110, passando a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

[...]

§2º No caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista será de responsabilidade solidária dos portos públicos, privados, operadores e terminais portuários integrantes do complexo portuário, incluindo o pagamento de multa rescisória equivalente a duzentos por cento (200%) sobre os valores apurados para fins rescisórios do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de modificar o texto do §2º visa estabelecer que, no caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista – englobando, inclusive, a multa rescisória de 200% sobre os valores apurados para fins rescisórios do FGTS – seja de responsabilidade solidária dos portos públicos e privados, assim como dos operadores e terminais integrantes do complexo portuário, como forma de inibir a banalização do processo de extinção dos OGMOs.

Ademais, esse dispositivo busca preservar o princípio da igualdade de direitos, conforme consagrado no art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que assegura tratamento isonômico entre os trabalhadores com vínculo empregatício permanente e os trabalhadores avulsos, pois os trabalhadores com vínculo empregatício permanente possuem

CD253691920600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253691920600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 313/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.313/2025

o direito à multa incidente sobre o valor do FGTS para fins rescisórios quando da extinção da empresa na qual tem vínculo empregatício.

Assim, ao atribuir a responsabilidade de forma solidária às diversas entidades beneficiadas pelo sistema de pool, evita-se que o trabalhador sofra a transferência dos ônus decorrentes do eventual encerramento do OGMO, garantindo a proteção do seu direito à rescisão e à manutenção da dignidade no ambiente laboral.

Em síntese, a emenda modificativa do §2º encontra respaldo na necessidade de se administrar de forma eficiente e integrada a mão de obra no setor portuário, ao mesmo tempo em que se preservam os direitos trabalhistas fundamentais. Essa abordagem não só atende às exigências operacionais do complexo portuário, como também assegura a efetiva proteção jurídica dos trabalhadores, promovendo a justiça social e a igualdade de tratamento entre todas as modalidades de vínculo no trabalho portuário.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD253691920600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253691920600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 314/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.314/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Modifica-se o texto do §1º do Art.110, passando a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

§1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas demais normas pactuadas em Convenção Coletiva que discipline a gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

JUSTIFICAÇÃO

A previsão de que o OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas normas pactuadas em Convenção Coletiva tem o propósito de garantir que a gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso seja conduzida de forma democrática e participativa. Em um setor marcado por complexas relações laborais e variáveis demandas operacionais, é fundamental que as regras e procedimentos que regem a prestação de serviços sejam elaborados em conjunto com os trabalhadores, assegurando que suas necessidades e direitos sejam amplamente considerados.

Ao estruturar a base normativa do OGMO por meio de um estatuto próprio e de acordos coletivos, promove-se a transparência e a previsibilidade nas relações de trabalho. Essa abordagem fortalece o diálogo social e equilibra os interesses dos diversos agentes envolvidos, permitindo que os trabalhadores, através de seus representantes, contribuam ativamente na formulação das diretrizes. Dessa forma, evita-se a imposição de regras

CD252463753800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252463753800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 314/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.314/2025

unilateralmente determinadas por gestores e operadores, promovendo a equidade e a justiça no ambiente portuário.

Além disso, a pactuação democrática, prevista na Convenção Coletiva, reforça o princípio fundamental da participação e do respeito às condições laborais equilibradas, elementos essenciais para o aprimoramento das relações de trabalho e a valorização dos profissionais envolvidos. Essa participação colabora para o desenvolvimento de soluções que atendam às especificidades do setor, garantindo que os mecanismos de gestão da mão de obra reflitam de maneira efetiva, os anseios e as condições reais dos trabalhadores portuários avulsos.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD252463753800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252463753800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 315/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.315/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Modifica-se o texto do parágrafo 2º do Art.127, passando a vigorar com a seguinte redação:

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

JUSTIFICAÇÃO

A inserção do § 2º justifica-se pela necessidade premente de garantir que os profissionais encarregados das atividades portuárias sejam exclusivamente aqueles que comprovem as exigências formativas e técnicas indispensáveis ao desempenho seguro e eficiente dos serviços prestados.

As funções tipicamente portuárias, conforme listadas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013, exigem, por sua própria natureza especial e pelos riscos inerentes à atividade, que apenas trabalhadores com habilitação técnica específica possam exercê-las. Essa realidade é consolidada pela defesa patronal na Ação Trabalhista - Rito Ordinário 1001040-10.2024.5.02.0444, na qual expôs que seus quadros empregatícios contam com profissionais devidamente habilitados por meio de processo específico de qualificação técnica, enfatizando que tais atividades, imprescindíveis para a segurança e integridade dos processos portuários, não podem ser atribuídas a trabalhadores sem a formação adequada.

Ademais, a decisão na ação declaratória, ao reconhecer que as atividades descritas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013 demandam uma

CD257196057600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257196057600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 315/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.315/2025

habilitação técnica de nível técnico especializado, reforça a excepcionalidade desses serviços, inclusive, afastando-os da base de cálculo da cota de aprendizagem prevista no art. 429 da CLT.

Essa orientação jurídica confirma a necessidade de se priorizar a contratação de trabalhadores portuários qualificados, assegurando a exclusividade no vínculo empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público, e a prioridade nos processos seletivos nos portos privados.

Portanto, a adequação do texto visa não apenas preservar os altos padrões de qualificação exigidos para a execução das atividades portuárias, mas também resguardar a eficiência operacional dos portos, promovendo um ambiente de trabalho seguro e alinhado às normativas técnicas e legais vigentes.

Essa medida representa um avanço na valorização dos profissionais do setor, garantindo que a mão de obra portuária seja composta por trabalhadores cuja expertise técnica seja reconhecida e indispensável à excelência dos serviços prestados.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD257196057600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257196057600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 316/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.316/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Modifica-se o texto do caput do Art.128, passando a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 128. Os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, 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 transferidos às instituições de educação profissional e tecnológica integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e que possuam portos em sua área de influência, conforme plano de trabalho da Entidade Executora (EEX) e no regulamento desta Lei, com a finalidade de oferecer educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades para os trabalhadores nos portos."

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de modificação do texto do Art. 128 visa construir a necessária sinergia, por meio de instrumento legal, entre as atividades portuárias e a oferta de educação profissional e tecnológica a ser ofertada pelos Institutos Federais. Essa medida incentiva os Institutos Federais, especialmente os localizados em cidades portuárias ou em suas

CD257631019600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257631019600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 316/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.316/2025

proximidades, a implementarem e manterem cursos técnicos e programas de formação inicial e continuada voltados para o setor portuário.

Ao direcionar os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – conforme previsto no Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969 – para as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, a proposta não só complementa os orçamentos da educação, mas também fomenta a criação de grupos de pesquisa e atividades de extensão que dialoguem diretamente com as demandas do setor.

Esse dispositivo fortalece o papel dos portos como polos de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, contribuindo para transformar os portos em importantes elos na articulação da atividade econômica portuária. Em cada município onde há um porto público ou instalação de uso privado, já se conta com a infraestrutura de um campus de Instituto Federal, conforme demonstrado no Anexo. Contudo, a sinergia entre o porto e a instituição de ensino ainda não se efetivou plenamente.

A consolidação dessa associação, por meio deste dispositivo, alinharia as práticas operacionais do setor portuário com os modernos processos de formação e qualificação, complementando as diretrizes do então FÓRUM PERMANENTE – estabelecido no art. 33, §4º, da Lei nº 12.815/2013 –, que delega aos órgãos gestores a promoção da formação profissional dos trabalhadores portuários e avulsos, com foco nos avanços tecnológicos e na segurança operacional.

Em suma, o Art. 128 promove um ecossistema inovador e autossustentável para a educação profissional e tecnológica no setor portuário, consolidando o uso dos portos não apenas para o transporte de cargas do comércio exterior, mas também como um importante polo de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, capaz de gerar desenvolvimento socioeconômico de forma regional e nacional.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD257631019600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257631019600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 317/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.317/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Modifica-se o texto do §1º do Art.128, passando a vigorar com a seguinte redação:

"§1º Os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, correspondentes aos valores previstos no caput deste artigo serão aplicados integralmente, vedado o contingenciamento, por meio de transferências intra-orçamentárias, para o custeio e a implementação da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, pela instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, em âmbito local e/ou regional, conforme plano de trabalho elaborado pela instituição de ensino e aprovado pelo Comitê Gestor da Política de Educação Profissional e Tecnológica local e/ou regional."

JUSTIFICAÇÃO

A redação do parágrafo 1º tem como finalidade assegurar que os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo sejam aplicados de maneira eficiente, transparente e direcionados à execução da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos no âmbito local e/ou regional. Essa medida possibilita que as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica recebam a transferência intra-orçamentárias dos valores constantes do caput para custeio e implementação de ações que atendam às demandas específicas de

CD259760610400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259760610400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 317/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.317/2025

formação e qualificação dos trabalhadores portuários, de forma efetiva em âmbito local e/ou regional.

Ao vincular a aplicação de recursos à elaboração de plano de trabalho específico pela instituição de ensino, e aprovação pelo Comitê Gestor da Política local e/ou regional, a norma fomenta a integração entre as necessidades regionais e os objetivos nacionais de qualificação profissional. Esse mecanismo garante que as ações de educação profissional e tecnológica estejam alinhadas aos desafios e oportunidades do setor portuário e que o uso dos recursos seja pautado em critérios de planejamento estratégico e *accountability,* promovendo a sinergia entre as políticas de ensino, pesquisa e extensão.

Dessa forma, a previsão legal do §1º reforça o compromisso do legislador em incentivar a criação de um ecossistema de educação profissional e tecnológica robusto e interligado, capaz de contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das regiões portuárias, fortalecendo a competitividade e a segurança das operações no setor.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD259760610400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259760610400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 318/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.318/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Inclua-se inciso IV, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

JUSTIFICAÇÃO

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituído pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

CD252915287900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252915287900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 318/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.318/2025

Também se tem informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD252915287900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252915287900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 319/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.319/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Inclua-se inciso V, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;"

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD259335360400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259335360400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 320/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.320/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Inclua-se Art. XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX É dispensável a intervenção de operadores portuários em 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

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

III - relativas à movimentação de:

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

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

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

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

CD250131193700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250131193700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 320/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.320/2025

JUSTIFICAÇÃO

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário, exceto se essa movimentação for realizada por outra empresa interessada valendo-se de trabalho avuso.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD250131193700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250131193700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 321/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.321/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

Inclua-se Art, XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX. A inscrição no OGMO, do trabalhador portuário avulso, extingue-se, por qualquer uma das seguintes possibilidades:

I. por cancelamento resultante de descumprimento de normas de procedimento, disciplinares e de assiduidade ou por indisponibilização para a escalação ao trabalho avulso por prazo superior a noventa dias, ininterruptos e injustificados, sem qualquer indenização, garantido o direito de defesa;
II. por cancelamento sem justa causa a qualquer momento, mediante notificação de 30 (trinta) dias e pagamento de indenização no valor equivalente a 70% (setenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios;
III. por idade máxima de 70 (setenta) anos, com o pagamento de indenização no valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios; ou
IV. por morte;"

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários avulsos com idade a partir de 60 (sessenta) anos, ou quando completarem essa idade, e com registro válido em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante a indenização prevista no inciso II deste artigo.

CD258435934800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258435934800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 321/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.321/2025

JUSTIFICAÇÃO

A inserção deste artigo justifica-se pela imperiosa necessidade de assegurar a contínua renovação dos quadros de trabalhadores avulsos junto ao OGMO.

Com isto, haverá a possibilidade de se fazer um enxugamento dos quadros para manter no sistema os trabalhadores que efetivamente desejam se dedicar ao trabalho portuário, inclusive se habilitando e se atualizando profissionalmente para essa relevante atividade.

Com a indenização aos TPAs mais idoso também será garantido um afastamento desses trabalhadores com uma garantia financeira para seu sustento e o de sua família.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD258435934800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258435934800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 322/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.322/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025

(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.

Emenda n°

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

Acrescente-se os artigos 13-A, 13-B, 13-C, 13-D e 13-E ao Título II, Capítulo III para dispor sobre a Guarda Portuária.

Art. 13-A. Para os efeitos desta Lei, consideram-se:
I – Guarda Portuária: estrutura organizacional da autoridade portuária, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade, observadas as competências das autoridades marítima, aduaneira e de polícia marítima;
II – Guarda Portuário: agente público concursado para o cargo específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;
III – Atividades de Segurança Portuária: conjunto de ações e procedimentos para preservar a integridade das pessoas, bens e operações portuárias, incluindo prevenção e coibição de infrações penais e administrativas;
IV – Atividades de vigilância: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvadas as competências de outros órgãos.”

“Art. 13-B. Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e

CD259517437200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259517437200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 322/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.322/2025

mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I – Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no, art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI - Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública, sempre que requisitado;

VII - promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Antaq e demais Autoridades Intervenientes.

CD259517437200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259517437200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 322/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.322/2025

§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo ao cumprimento das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

"Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.
§ 1º - As atividades de vigilância estão sujeitas à supervisão da guarda portuária de que trata o art. 13-B.
§ 2º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003".

"Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, sob supervisão, controle e orientação da Diretoria Executiva da Autoridade Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítimas, aduaneiras, e de polícia marítima e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:
I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contra inteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;
II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos e entidades integrantes do sistema portuário; e
III – fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.
Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, participação nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP."

"Art. 13-E. Compete à Autoridade Portuária estruturar a Guarda Portuária, responsável por exercer as atividades de segurança portuária e exercer e/ou supervisionar as atividades de vigilância, observadas as

CD259517437200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259517437200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 322/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.322/2025

normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima.
§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.
§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.
§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.
§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.
§ 5º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em conformidade com esta Lei, devendo necessariamente conter:
I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;
II - A sua organização, com os vários escalões da sua hierarquia interna;
III - A manutenção de unidade de segurança e inteligência;”

Acrescenta-se o inciso XXXVI ao Art. 13, com a seguinte redação:

“XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, com a finalidade de prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto. “

JUSTIFICAÇÃO

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as

CD259517437200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259517437200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 22/04/2025 21:27:59.423 - CTRAB
EMC 322/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.322/2025

questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o "CORTÉX" e o "INFOSEG", cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

Desenvolve a Guarda Portuária papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhados a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD259517437200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259517437200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:32:42.217 - CTRAB
EMC 323/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.323/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

O Art. 124 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos.

"§1º - O processo de certificação profissional, possui características específicas e constitui um conjunto articulado de ações de natureza educativa descrito a seguir:

I - sistematização de conhecimentos e competências profissionais que possibilite a elaboração do processo de certificação profissional, de itinerário formativo e de elevação de escolaridade;

II - desenvolvimento de metodologias que permitam identificar, avaliar e reconhecer conhecimentos e competências profissionais que habilitem para o exercício profissional ou para a conclusão ou prosseguimento de estudos;

III - atendimento às demandas de certificação profissional correspondentes aos cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especialização técnica e superiores de tecnologia;

IV - estímulo à inclusão socioprodutiva e ao aumento das possibilidades de inserção profissional e de permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho; e

V - articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes para ampliação da oferta de certificações profissionais."

CD250969214200

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250969214200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:32:42.217 - CTRAB
EMC 323/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.323/2025

JUSTIFICATIVA

A presente emenda aditiva do parágrafo e seus incisos no Artigo 124 reafirmam o compromisso com um processo de certificação profissional pautado na sistematização, na inclusão e na valorização dos trabalhadores portuários. A certificação desempenha um papel central no reconhecimento de competências e na promoção da continuidade educacional, contribuindo para o fortalecimento da qualificação profissional e da inserção produtiva. Segue a justificativa para cada inciso:

Inciso I - Sistematização de conhecimentos e competências profissionais: O estabelecimento de um processo que permita a sistematização de conhecimentos e competências profissionais é indispensável para garantir a organização e a consistência na certificação. Esse princípio possibilita a elaboração de itinerários formativos que atendam às demandas específicas dos trabalhadores, promovendo a elevação da escolaridade e a progressão profissional. Essa abordagem favorece uma educação continuada e alinhada às exigências do mundo do trabalho;

Inciso II - Desenvolvimento de metodologias para identificação, avaliação e reconhecimento de competências: A criação de metodologias robustas e inclusivas assegura que os conhecimentos e competências sejam devidamente identificados, avaliados e reconhecidos. Esses processos habilitam os trabalhadores tanto para o exercício profissional quanto para o prosseguimento de estudos, valorizando trajetórias individuais e experiências práticas desenvolvidas nos portos;

Inciso III - Atendimento às demandas de certificação profissional: Ao contemplar os cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especializações técnicas e superiores de tecnologia, o processo de certificação amplia significativamente as opções educacionais e profissionais disponíveis para os trabalhadores portuários. Isso reforça o alinhamento entre a formação oferecida e as necessidades do mercado, promovendo maior empregabilidade;

Inciso IV - Estímulo à inclusão socioprodutiva: O incentivo à inclusão socioprodutiva busca fortalecer as oportunidades de inserção e permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho. A certificação não apenas reconhece formalmente as competências adquiridas, mas também amplia as possibilidades de atuação profissional em condições de trabalho decente, fomentando a cidadania e o desenvolvimento socioeconômico;

CD250969214200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250969214200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:32:42.217 - CTRAB
EMC 323/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.323/2025

Inciso V - Articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes: A promoção de esforços conjuntos entre instituições e atores envolvidos permite o compartilhamento de boas práticas e a capacitação de docentes, garantindo que a oferta de certificação profissional seja ampliada e qualificada. Essa articulação fortalece a base educacional e favorece o aprimoramento contínuo das ações certificadoras.

Esses incisos reforçam a importância de um sistema de certificação estruturado, que prioriza a equidade, a inclusão e o reconhecimento formal das competências dos trabalhadores portuários, contribuindo para sua valorização e inserção ativa no mercado.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD250969214200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250969214200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:34:08.253 - CTRAB
EMC 324/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.324/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Modificar o texto do §2º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. .....

§2º No caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista será de responsabilidade solidária dos portos públicos, privados, operadores e terminais portuários integrantes do complexo portuário, incluindo o pagamento de multa rescisória equivalente a duzentos por cento (200%) sobre os valores apurados para fins rescisórios do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificar o texto do §2º, visa estabelecer que, no caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista – englobando, inclusive, a multa rescisória de 200% sobre os valores apurados para fins rescisórios do FGTS – seja de responsabilidade solidária dos portos públicos e privados, assim como dos operadores e terminais integrantes do complexo portuário, como forma de inibir a banalização do processo de extinção dos OGMOs.

Ademais, esse dispositivo busca preservar o princípio da igualdade de direitos, conforme consagrado no art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que assegura tratamento isonômico entre os trabalhadores com vínculo empregatício permanente e os trabalhadores avulsos, pois os trabalhadores com vínculo empregatício permanente possuem o direito à multa incidente sobre o valor do FGTS para fins rescisórios quando da extinção da empresa na qual tem vínculo empregatício.

Assim, ao atribuir a responsabilidade de forma solidária às diversas entidades beneficiadas pelo sistema de pool, evita-se que o trabalhador sofra a transferência dos ônus decorrentes do eventual encerramento do OGMO, garantindo a proteção do seu direito à rescisão e à manutenção da dignidade no ambiente laboral.

Em síntese, a emenda modificativa do §2º encontra respaldo na necessidade de se administrar de forma eficiente e integrada a mão de obra no setor portuário, ao mesmo tempo em que se preservam os direitos trabalhistas fundamentais.

CD254546924500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254546924500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:34:08.253 - CTRAB
EMC 324/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.324/2025

Essa abordagem não só atende às exigências operacionais do complexo portuário, como também assegura a efetiva proteção jurídica dos trabalhadores, promovendo a justiça social e a igualdade de tratamento entre todas as modalidades de vínculo no trabalho portuário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254546924500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254546924500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:35:18.537 - CTRAB
EMC 325/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.325/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Modificar o texto do §1º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. .....

§1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas demais normas pactuadas em Convenção Coletiva que discipline a gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

JUSTIFICATIVA

A previsão de que o OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas normas pactuadas em Convenção Coletiva tem o propósito de garantir que a gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso seja conduzida de forma democrática e participativa. Em um setor marcado por complexas relações laborais e variáveis demandas operacionais, é fundamental que as regras e procedimentos que regem a prestação de serviços sejam elaborados em conjunto com os trabalhadores, assegurando que suas necessidades e direitos sejam amplamente considerados.

Ao estruturar a base normativa do OGMO por meio de um estatuto próprio e de acordos coletivos, promove-se a transparência e a previsibilidade nas relações de trabalho. Essa abordagem fortalece o diálogo social e equilibra os interesses dos diversos agentes envolvidos, permitindo que os trabalhadores, através de seus representantes, contribuam ativamente na formulação das diretrizes. Dessa forma, evita-se a imposição de regras unilateralmente determinadas por gestores e operadores, promovendo a equidade e a justiça no ambiente portuário.

Além disso, a pactuação democrática, prevista na Convenção Coletiva, reforça o princípio fundamental da participação e do respeito às condições laborais equilibradas, elementos essenciais para o aprimoramento das relações de trabalho e a valorização dos profissionais envolvidos. Essa participação colabora para o desenvolvimento de soluções que atendam às especificidades do setor, garantindo que os mecanismos de gestão da mão de obra reflitam, de maneira efetiva, os anseios e as condições reais dos trabalhadores portuários avulsos.

CD251652544300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251652544300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 22/04/2025 21:35:18.537 - CTRAB
EMC 325/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.325/2025

CD251652544300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251652544300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:36:33.493 - CTRAB
EMC 326/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.326/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Modificar o texto do §2º do Art.127, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

JUSTIFICATIVA

A inserção do § 2º justifica-se pela necessidade premente de garantir que os profissionais encarregados das atividades portuárias sejam exclusivamente aqueles que comprovem as exigências formativas e técnicas indispensáveis ao desempenho seguro e eficiente dos serviços prestados.

As funções tipicamente portuárias, conforme listadas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013, exigem, por sua própria natureza especial e pelos riscos inerentes à atividade, que apenas trabalhadores com habilitação técnica específica possam exercê-las. Essa realidade é consolidada pela defesa patronal na Ação Trabalhista - Rito Ordinário 1001040-10.2024.5.02.0444, na qual expôs que seus quadros empregatícios contam com profissionais devidamente habilitados por meio de processo específico de qualificação técnica, enfatizando que tais atividades, imprescindíveis para a segurança e integridade dos processos portuários, não podem ser atribuídas a trabalhadores sem a formação adequada.

Ademais, a decisão na ação declaratória, ao reconhecer que as atividades descritas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013 demandam uma habilitação técnica de nível técnico especializado, reforça a excepcionalidade desses serviços, inclusive, afastando-os da base de cálculo da cota de aprendizagem prevista no art. 429 da CLT.

Essa orientação jurídica confirma a necessidade de se priorizar a contratação de trabalhadores portuários qualificados, assegurando a exclusividade no vínculo empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público, e a prioridade nos processos seletivos nos portos privados.

Portanto, a adequação do texto visa não apenas preservar os altos padrões de qualificação exigidos para a execução das atividades portuárias, mas também

CD255099507400

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255099507400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:36:33.493 - CTRAB
EMC 326/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.326/2025

resguardar a eficiência operacional dos portos, promovendo um ambiente de trabalho seguro e alinhado às normativas técnicas e legais vigentes.

Essa medida representa um avanço na valorização dos profissionais do setor, garantindo que a mão de obra portuária seja composta por trabalhadores cuja expertise técnica seja reconhecida e indispensável à excelência dos serviços prestados.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255099507400

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255099507400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:38:44.360 - CTRAB
EMC 327/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.327/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Modificar o texto do caput do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, 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 transferidos às instituições de educação profissional e tecnológica integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e que possuam portos em sua área de influência, conforme plano de trabalho da Entidade Executora (EEX) e no regulamento desta Lei, com a finalidade de oferecer educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades para os trabalhadores nos portos.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificação do texto do Art. 128 visa construir a necessária sinergia, por meio de instrumento legal, entre as atividades portuárias e a oferta de educação profissional e tecnológica a ser ofertada pelos Institutos Federais. Essa medida incentiva os Institutos Federais, especialmente os localizados em cidades portuárias ou em suas proximidades, a implementarem e manterem cursos técnicos e programas de formação inicial e continuada voltados para o setor portuário.

Ao direcionar os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – conforme previsto no Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969 – para as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, a proposta não só complementa os orçamentos da educação, mas também fomenta a criação de grupos de pesquisa e atividades de extensão que dialoguem diretamente com as demandas do setor.

CD257707282900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257707282900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:38:44.360 - CTRAB
EMC 327/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.327/2025

Esse dispositivo fortalece o papel dos portos como polos de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, contribuindo para transformar os portos em importantes elos na articulação da atividade econômica portuária. Em cada município onde há um porto público ou instalação de uso privado, já se conta com a infraestrutura de um campus de Instituto Federal, conforme demonstrado no Anexo. Contudo, a sinergia entre o porto e a instituição de ensino ainda não se efetivou plenamente.

A consolidação dessa associação, por meio deste dispositivo, alinharia as práticas operacionais do setor portuário com os modernos processos de formação e qualificação, complementando as diretrizes do então FÓRUM PERMANENTE – estabelecido no art. 33, §4º, da Lei nº 12.815/2013 –, que delega aos órgãos gestores a promoção da formação profissional dos trabalhadores portuários e avulsos, com foco nos avanços tecnológicos e na segurança operacional.

Em suma, o Art. 128 promove um ecossistema inovador e autossustentável para a educação profissional e tecnológica no setor portuário, consolidando o uso dos portos não apenas para o transporte de cargas do comércio exterior, mas também como um importante polo de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, capaz de gerar desenvolvimento socioeconômico de forma regional e nacional.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257707282900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257707282900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:40:01.583 - CTRAB
EMC 328/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.328/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Modificar o texto do §1º do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§1º Os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, correspondentes aos valores previstos no caput deste artigo serão aplicados integralmente, vedado o contingenciamento, por meio de transferências intra-orçamentárias, para o custeio e a implementação da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, pela instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, em âmbito local e/ou regional, conforme plano de trabalho elaborado pela instituição de ensino e aprovado pelo Comitê Gestor da Política de Educação Profissional e Tecnológica local e/ou regional.

JUSTIFICATIVA

A redação do §1º tem como finalidade assegurar que os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo sejam aplicados de maneira eficiente, transparente e direcionada à execução da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos no âmbito local e/ou regional. Essa medida possibilita que as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica recebam a transferência intra-orçamentárias dos valores constantes do caput para custeio e implementação de ações que atendam às demandas específicas de formação e qualificação dos trabalhadores portuários, de forma efetiva em âmbito local e/ou regional.

Ao vincular a aplicação de recursos à elaboração de plano de trabalho específico pela instituição de ensino, e aprovação pelo Comitê Gestor da Política local e/ou regional, a norma fomenta a integração entre as necessidades regionais e os objetivos nacionais de qualificação profissional. Esse mecanismo garante que as ações de educação profissional e tecnológica estejam alinhadas aos desafios e oportunidades

CD258031194900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258031194900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 22/04/2025 21:40:01.583 - CTRAB
EMC 328/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.328/2025

do setor portuário e que o uso dos recursos seja pautado em critérios de planejamento estratégico e *accountability,* promovendo a sinergia entre as políticas de ensino, pesquisa e extensão.

Dessa forma, a previsão legal do §1º reforça o compromisso do legislador em incentivar a criação de um ecossistema de educação profissional e tecnológica robusto e interligado, capaz de contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das regiões portuárias, fortalecendo a competitividade e a segurança das operações no setor.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258031194900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258031194900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:41:10.070 - CTRAB
EMC 329/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.329/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Inclua-se inciso IV, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

JUSTIFICATIVA

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Também se tem informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253282578400

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253282578400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 22/04/2025 21:42:24.107 - CTRAB
EMC 330/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.330/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Inclua-se inciso V, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"Art. 104.....

§1º .....

I - .....

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;"

JUSTIFICATIVA

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256949531400

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256949531400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 23/04/2025 08:38:55.273 - CTRAB
EMC 331/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.331/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

Emenda n°

Dê-se ao art. 99 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 99. Considera-se trabalho portuário a atividade de movimentação e transporte de carga a bordo das embarcações principais, auxiliares e de apoio, mbem como em terra desde o costado do navio até a entrada ou saída dos portões ou gates; a operação de equipamentos de terra ou de bordo, nos portos públicos e privados, no transporte e movimentação interno de carga inclusive de contêineres por caminhões ou TT (terminais tractors); na amarração de navios; no conserto, na etiquetagem, na restauração e remarcação de mercadorias; a vigilância de embarcações; a conferência a bordo, no costado, nos armazéns e pátios, nos gates e balanças; a limpeza e remoção de resíduos; a movimentação de bagagens e serviços correlatos de navio de passageiros; o lonamento e deslonamento, a peação e despeação a bordo e em terra bem como a colocação e retirada de castanhas; nos serviços conexos, correlatos e acessórios de carregamento e descarga de embarcações; nos serviços internos de movimentação de mercadorias por quaisquer meios, nos pátios e armazéns da área portuária alfandegada ou não, explorada em regime de arrendamento ou concessão dentro da área de porto organizado."

CD257311552500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257311552500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 08:38:55.273 - CTRAB
EMC 331/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.331/2025

§ 1º. Os serviços portuários a que se refere o caput estão inseridos nas categorias profissionais de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcação, na forma de esta lei.

§ 2º. Fica assegurada a exclusividade dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho na modalidade avulsa e para a contratação a vínculo empregatício por prazo indeterminado nos serviços previsto no caput;

§ 3º. Como contrapartida ao direito à exclusividade os portuários registrados no OGMO deverão sempre estar à disposição e prontos para trabalhar, conforme inteligência da Convenção 137 da OIT, Art. 3º, item 3.

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

§ 5° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

Nessa cadeia de movimentação de carga, o serviço de transporte interno faz parte do armazenamento e ainda do movimento de recebimento e entrega de carga, sendo atividade essencialmente portuária quando desenvolvida no porto público e/ou privado.

CD257311552500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257311552500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 08:38:55.273 - CTRAB
EMC 331/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.331/2025

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive offshore é desenvolvido por trabalhadores portuários e a exclusão do trabalho dos estivadores, principalmente em portos do norte do país trará sérios prejuízos pela redução da oferta de trabalho, com grande impacto social negativo.

O projeto de Lei acaba com categorias centenárias sem regular as consequências e assegurar o devido amparo social.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes

CD257311552500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257311552500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 08:38:55.273 - CTRAB
EMC 331/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.331/2025

envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

Por outro lado, é o vigia portuário, inquestionável e verdadeiro sentinela de fronteira, na medida em que, ao assumir seu posto de trabalho, estabelece-se como agente de segurança, tanto das pessoas que pretendam ir a bordo, como das mercadorias, produtos e carga em geral, além de assumir a figura do “garantidor legal por ingerência”.

Nos dias de hoje, todos os portos devem cumprir as exigências do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS, a fim de que possam operar os produtos, cargas e mercadorias, destinados à Europa e Estados Unidos.

Nesse sentido tem o vigia portuário formação para atender as exigências constantes de Parte A, Seção 7, 9 e seus respectivos itens do ISPS CODE, bem como pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros de:

1. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção ao navio.
2. Controlar o acesso ao navio.
3. Controlar o acesso de pessoas e seus pertences.
4. Monitorar as áreas de aceso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso a mesma.
5. Monitorar as áreas de convés e em torno do navio.
6. Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio.
7. Assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis.

CD257311552500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257311552500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 08:38:55.273 - CTRAB
EMC 331/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.331/2025

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Temos também informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Ainda que em alguns portos os consertadores estão sendo utilizados como multifuncionais na atividade de conferência, parecendo injusta a migração forçada para outras categorias.

CD257311552500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257311552500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 08:38:55.273 - CTRAB
EMC 331/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.331/2025

A expressão mais utilizada para tratar o desaparecimento do contrato de labor é “extinção”. O que propõe a norma é a extinção de categorias que historicamente serviram aos propósitos do capital e do país. Não nos parece ser momento oportuno e nem a forma adequada para extinção de atividades da categoria portuária, sobretudo sem qualquer compensação ou indenização, ainda mais sem qualquer estudo ou impacto do número de afetados, bem por isso manifestamos nossa discordância e somos pela manutenção da atual regra.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

CD257311552500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257311552500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 08:38:55.273 - CTRAB
EMC 331/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.331/2025

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no “costado” das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

O trabalho considerado de retaguarda em alguns portos nacionais representa parcela substancial da utilização da mão de obra avulsa, posto que na retaguarda o trabalho é constante (recebimento, armazenamento, entrega, remoção etc.…), enquanto no cais somente quando há navio.

As normas trabalhistas devem respeito integral aos direitos e garantias fundamentais, expressos ou implícitos, além da própria higidez do sistema produtivo que atualmente garante e assegura o processamento de carga portuária.

Assim, qualquer alteração no modelo de produção que amplie ou reduza garantias e direitos deve estar fulcrado em estudos técnicos e amparados em expectativas que não só regulem o futuro com vistas a automação, mas também crie soluções adequadas para a mão de obra que será impactada pelas modificações legislativas.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também devem contemplar os atos que serão adotados para reparação,

CD257311552500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257311552500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 08:38:55.273 - CTRAB
EMC 331/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.331/2025

compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos, "todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida".

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de "trabalho portuário" não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais tampouco pode a lei estabelecer redação descolada da realidade, uma vez que o conceito de

CD257311552500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257311552500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 08:38:55.273 - CTRAB
EMC 331/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.331/2025

trabalho não comporta abstração, mas contornos de natureza técnica, operacional, jurídica e histórica, que não podem ser afastados por mera convenção ou opção legislativa, sem um esteio na racionalidade do argumento ou daquilo que se pretende normatizar.

A proposta original, que no caput do artigo 99 limitava o conceito de labor portuário a bordo e no costado das embarcações, se mostra deletéria e disruptiva, pois não há contornos técnicos para formar novos conceitos, mas conceitos a partir de meras convenções, o que importa em mera abstração, o que pode ser confirmado, por exemplo, quando no inciso III do artigo é disposto que não é labor portuário aquele prestado em “barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore”, ou seja, nem mesmo à bordo e no costado de tais embarcações (a exemplo dos rebocadores e dos navios de supply) a movimentação de carga importaria em trabalho portuário, sem que qualquer critério ou justificativa técnica tenha sido apresentada, pelo que a proposta aqui objeto de emenda impõe limites de local (a bordo e costado) e, por fim, até mesmo do tipo de embarcação que importaria em regra de exceção (barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore), disposição sem qualquer critério técnico.

Destaque-se que, a exclusão do trabalho portuário em barcaças e balsas tem forte impacto em portos do norte do país, onde esse tipo de operação representa parcela significativa do trabalho portuário.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257311552500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257311552500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 332/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.332/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do §2º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

[...]

§2º No caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista será de responsabilidade solidária dos portos públicos, privados, operadores e terminais portuários integrantes do complexo portuário, incluindo o pagamento de multa rescisória equivalente a duzentos por cento (200%) sobre os valores apurados para fins rescisórios do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificar o texto do §2º, visa estabelecer que, no caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista – englobando, inclusive, a multa rescisória de 200% sobre os valores apurados para fins rescisórios do FGTS – seja de responsabilidade solidária dos portos públicos e privados, assim como dos operadores e terminais integrantes do complexo portuário, como forma de inibir a banalização do processo de extinção dos OGMOs.

Ademais, esse dispositivo busca preservar o princípio da igualdade de direitos, conforme consagrado no art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que assegura tratamento isonômico entre os trabalhadores com vínculo empregatício permanente e os trabalhadores avulsos, pois os trabalhadores com vínculo empregatício permanente possuem o direito à multa incidente sobre o valor do FGTS para fins rescisórios quando da extinção da empresa na qual tem vínculo empregatício.

Assim, ao atribuir a responsabilidade de forma solidária às diversas entidades beneficiadas pelo sistema de pool, evita-se que o trabalhador sofra a transferência dos ônus decorrentes do eventual encerramento do OGMO, garantindo a proteção do seu direito à rescisão e à manutenção da dignidade no ambiente laboral.

Em síntese, a emenda modificativa do §2º encontra respaldo na necessidade de se administrar de forma eficiente e integrada a mão de obra no setor portuário, ao mesmo tempo em que se preservam os direitos trabalhistas fundamentais. Essa abordagem não só atende às exigências operacionais do complexo portuário, como também assegura a efetiva proteção jurídica dos trabalhadores, promovendo a justiça social e a igualdade de tratamento entre todas as modalidades de vínculo no trabalho portuário.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256801576000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CD256801576000

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 332/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.332/2025

CD256801576000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256801576000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 333/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.333/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do §1º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

§1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas demais normas pactuadas em Convenção Coletiva que discipline a gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

JUSTIFICATIVA

A previsão de que o OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas normas pactuadas em Convenção Coletiva tem o propósito de garantir que a gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso seja conduzida de forma democrática e participativa. Em um setor marcado por complexas relações laborais e variáveis demandas operacionais, é fundamental que as regras e procedimentos que regem a prestação de serviços sejam elaborados em conjunto com os trabalhadores, assegurando que suas necessidades e direitos sejam amplamente considerados.

Ao estruturar a base normativa do OGMO por meio de um estatuto próprio e de acordos coletivos, promove-se a transparência e a previsibilidade nas relações de trabalho. Essa abordagem fortalece o diálogo social e equilibra os interesses dos diversos agentes envolvidos, permitindo que os trabalhadores, através de seus representantes, contribuam ativamente na formulação das diretrizes. Dessa forma, evita-se a imposição de regras unilateralmente determinadas por gestores e operadores, promovendo a equidade e a justiça no ambiente portuário.

Além disso, a pactuação democrática, prevista na Convenção Coletiva, reforça o princípio fundamental da participação e do respeito às condições laborais equilibradas, elementos essenciais para o aprimoramento das relações de trabalho e a valorização dos profissionais envolvidos. Essa participação colabora para o desenvolvimento de soluções que atendam às especificidades do setor, garantindo que os mecanismos de gestão da mão de obra reflitam, de maneira efetiva, os anseios e as condições reais dos trabalhadores portuários avulsos.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD251022584100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251022584100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 334/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.334/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do §2º do Art.127, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

JUSTIFICATIVA

A inserção do § 2º justifica-se pela necessidade premente de garantir que os profissionais encarregados das atividades portuárias sejam exclusivamente aqueles que comprovem as exigências formativas e técnicas indispensáveis ao desempenho seguro e eficiente dos serviços prestados.

As funções tipicamente portuárias, conforme listadas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013, exigem, por sua própria natureza especial e pelos riscos inerentes à atividade, que apenas trabalhadores com habilitação técnica específica possam exercê-las. Essa realidade é consolidada pela defesa patronal na Ação Trabalhista - Rito Ordinário 1001040-10.2024.5.02.0444, na qual expôs que seus quadros empregatícios contam com profissionais devidamente habilitados por meio de processo específico de qualificação técnica, enfatizando que tais atividades, imprescindíveis para a segurança e integridade dos processos portuários, não podem ser atribuídas a trabalhadores sem a formação adequada.

Ademais, a decisão na ação declaratória, ao reconhecer que as atividades descritas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013 demandam uma habilitação técnica de nível técnico especializado, reforça a excepcionalidade desses serviços, inclusive, afastando-os da base de cálculo da cota de aprendizagem prevista no art. 429 da CLT.

Essa orientação jurídica confirma a necessidade de se priorizar a contratação de trabalhadores portuários qualificados, assegurando a exclusividade no vínculo empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público, e a prioridade nos processos seletivos nos portos privados.

Portanto, a adequação do texto visa não apenas preservar os altos padrões de qualificação exigidos para a execução das atividades portuárias, mas também resguardar a eficiência operacional dos portos, promovendo um ambiente de trabalho seguro e alinhado às normativas técnicas e legais vigentes.

Essa medida representa um avanço na valorização dos profissionais do setor, garantindo a mão de obra portuária seja composta por trabalhadores cuja expertise técnica seja nhecida e indispensável à excelência dos serviços prestados.

CD255619560700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255619560700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Sala da Comissão, 22de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 334/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.334/2025

CD255619560700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255619560700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 335/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.335/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do caput do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, 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 transferidos às instituições de educação profissional e tecnológica integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e que possuam portos em sua área de influência, conforme plano de trabalho da Entidade Executora (EEX) e no regulamento desta Lei, com a finalidade de oferecer educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades para os trabalhadores nos portos.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificação do texto do Art. 128 visa construir a necessária sinergia, por meio de instrumento legal, entre as atividades portuárias e a oferta de educação profissional e tecnológica a ser ofertada pelos Institutos Federais. Essa medida incentiva os Institutos Federais, especialmente os localizados em cidades portuárias ou em suas proximidades, a implementarem e manterem cursos técnicos e programas de formação inicial e continuada voltados para o setor portuário.

Ao direcionar os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – conforme previsto no Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969 – para as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, a proposta não só complementa os orçamentos da educação, mas também fomenta a criação de grupos de pesquisa e atividades de extensão que dialoguem diretamente com as demandas do setor.

Esse dispositivo fortalece o papel dos portos como polos de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, contribuindo para transformar os portos em importantes elos na articulação da atividade econômica portuária. Em cada município onde há um porto público ou instalação de uso privado, já se conta com a infraestrutura de um campus de Instituto Federal, conforme demonstrado no Anexo. Contudo, a sinergia entre o porto e a instituição de ensino ainda não se efetivou plenamente.

CD254248169300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254248169300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 335/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.335/2025

A consolidação dessa associação, por meio deste dispositivo, alinharia as práticas operacionais do setor portuário com os modernos processos de formação e qualificação, complementando as diretrizes do então FÓRUM PERMANENTE – estabelecido no art. 33, §4º, da Lei nº 12.815/2013 –, que delega aos órgãos gestores a promoção da formação profissional dos trabalhadores portuários e avulsos, com foco nos avanços tecnológicos e na segurança operacional.

Em suma, o Art. 128 promove um ecossistema inovador e autossustentável para a educação profissional e tecnológica no setor portuário, consolidando o uso dos portos não apenas para o transporte de cargas do comércio exterior, mas também como um importante polo de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, capaz de gerar desenvolvimento socioeconômico de forma regional e nacional.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD254248169300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254248169300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 336/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.336/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do §1º do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§1º Os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, correspondentes aos valores previstos no caput deste artigo serão aplicados integralmente, vedado o contingenciamento, por meio de transferências intra-orçamentárias, para o custeio e a implementação da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, pela instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, em âmbito local e/ou regional, conforme plano de trabalho elaborado pela instituição de ensino e aprovado pelo Comitê Gestor da Política de Educação Profissional e Tecnológica local e/ou regional.

JUSTIFICATIVA

A redação do §1º tem como finalidade assegurar que os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo sejam aplicados de maneira eficiente, transparente e direcionada à execução da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos no âmbito local e/ou regional. Essa medida possibilita que as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica recebam a transferência intra-orçamentárias dos valores constantes do caput para custeio e implementação de ações que atendam às demandas específicas de formação e qualificação dos trabalhadores portuários, de forma efetiva em âmbito local e/ou regional.

Ao vincular a aplicação de recursos à elaboração de plano de trabalho específico pela instituição de ensino, e aprovação pelo Comitê Gestor da Política local e/ou regional, a norma fomenta a integração entre as necessidades regionais e os objetivos nacionais de qualificação profissional. Esse mecanismo garante que as ações de educação profissional e tecnológica estejam alinhadas aos desafios e oportunidades do setor portuário e que o uso dos recursos seja pautado em critérios de planejamento estratégico e *accountability,* promovendo a sinergia entre as políticas de ensino, pesquisa e extensão.

Dessa forma, a previsão legal do §1º reforça o compromisso do legislador em incentivar a criação de um ecossistema de educação profissional e tecnológica robusto e interligado, capaz de contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das regiões portuárias, fortalecendo a competitividade e a segurança das operações no setor.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254851850000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CD254851850000

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 336/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.336/2025

CD254851850000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254851850000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 337/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.337/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ATIVA

Inclua-se inciso IV, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

JUSTIFICATIVA

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Também se tem informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD252828813900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252828813900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 338/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.338/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se Art, XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX. A inscrição no OGMO, do trabalhador portuário avulso, extingue-se, por qualquer uma das seguintes possibilidades:

I. por cancelamento resultante de descumprimento de normas de procedimento, disciplinares e de assiduidade ou por indisponibilização para a escalação ao trabalho avulso por prazo superior a noventa dias, ininterruptos e injustificados, sem qualquer indenização, garantido o direito de defesa;
II. por cancelamento sem justa causa a qualquer momento, mediante notificação de 30 (trinta) dias e pagamento de indenização no valor equivalente a 70% (setenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios;
III. por idade máxima de 70 (setenta) anos, com o pagamento de indenização no valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios; ou
IV. por morte;"

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários avulsos com idade a partir de 60 (sessenta) anos, ou quando completarem essa idade, e com registro válido em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante a indenização prevista no inciso II deste artigo.

JUSTIFICATIVA

A inserção deste Artigo justifica-se pela imperiosa necessidade de assegurar a contínua renovação dos quadros de trabalhadores avulso junto ao OGMO.

Com isto, haverá a possibilidade de se fazer um enxugamento dos quadros para manter no sistema os trabalhadores que efetivamente desejam se dedicar ao trabalho portuário, inclusive se habilitando e se atualizando profissionalmente para essa relevante atividade.

Com a indenização aos TPAs mais idoso também será garantido um afastamento desses trabalhadores com uma garantia financeira para seu sustento e o de sua família.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD256124667700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256124667700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 339/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.339/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

O §2º do Art.101, caput, passa a vigorar com o seguinte teor:

§ 2º A educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores nos portos, será discutida e pactuada no âmbito do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos, constituído localmente, regionalmente ou no âmbito de cada complexo portuário, a ser composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil, conforme regulamento.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A criação do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos visa assegurar um espaço institucional de diálogo e construção coletiva entre o governo e a sociedade civil, promovendo a articulação necessária para atender às demandas específicas do setor portuário. A composição paritária do Fórum reforça o princípio democrático e participativo, permitindo que tanto o poder público quanto os trabalhadores e demais stakeholders do setor colaborem na definição de políticas, qualificações e certificações adequadas.

Ao estabelecer que a educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores portuários, sejam discutidas e pactuadas nesse âmbito, o parágrafo busca alinhar as formações às necessidades regionais e locais, promovendo eficiência, inclusão e adequação às exigências do setor. Além disso, a diversidade na abrangência — local, regional ou por complexo portuário — garante flexibilidade e eficiência no atendimento às particularidades de cada realidade operacional.

Essa medida é essencial para fortalecer o setor portuário, que desempenha papel estratégico no desenvolvimento econômico e social do país, oferecendo formação profissional qualificada e adaptada às constantes mudanças tecnológicas e operacionais.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD252965597800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252965597800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 340/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.340/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se os artigos 13-A, 13-B, 13-C, 13-D e 13-E ao Título II, Capítulo III para dispor sobre a Guarda Portuária

Art. 13-A. Para os efeitos desta Lei, consideram-se:
I – **Guarda Portuária**: estrutura organizacional da autoridade portuária, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade, observadas as competências das autoridades marítima, aduaneira e de polícia marítima;
II – **Guarda Portuário**: agente público concursado para o cargo específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;
III – **Atividades de Segurança Portuária:** conjunto de ações e procedimentos para preservar a integridade das pessoas, bens e operações portuárias, incluindo prevenção e coibição de infrações penais e administrativas;
IV – **Atividades de vigilância**: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvadas as competências de outros órgãos.”

“**Art. 13-B**.*Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:
I – Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;
II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;
III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;
IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;
V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no, art. 13-B, § 4º desta Lei;
VI - Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública, sempre que requisitado;
VII - promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

CD250164252600
Para verificar as assinaturas, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura, código CD250164252600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 340/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.340/2025

VIII – participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;
IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e
X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.
§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.
§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.
§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Antaq e demais Autoridades Intervenientes.
*§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo ao cumprimento das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.
“Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.
§ 1º - As atividades de vigilância estão sujeitas à supervisão da guarda portuária de que trata o art. 13-B.
§ 2º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003”.

“Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, sob supervisão, controle e orientação da Diretoria Executiva da Autoridade Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:
I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;
II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos e entidades integrantes do sistema portuário; e
III – fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.
Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, participação nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP.”

CD250164252600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250164252600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 340/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.340/2025

"Art. 13-E. Compete à Autoridade Portuária estruturar a Guarda Portuária, responsável por exercer as atividades de segurança portuária e exercer e/ou supervisionar as atividades de vigilância, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima.

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em conformidade com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, com os vários escalões da sua hierarquia interna;

III - A manutenção de unidade de segurança e inteligência;"

Acrescenta-se o inciso XXXVI ao Art. 13, com a seguinte redação:

"XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, com a finalidade de prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto. "

JUSTIFICATIVA

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ...amentas de inteligência, tais como o "CORTÉX" e o "INFOSEG", cuja finalidade de ...grar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação ... e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a ...vância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer
CD250164252600

Apresentação: 23/04/2025 10:30:36.133 - CTRAB
EMC 340/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.340/2025

com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

Desenvolve a Guarda Portuária papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD250164252600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250164252600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 341/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.341/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

J U S T I F I C A Ç Ã O

inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala da Comissão, 22 abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD250851380800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250851380800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 342/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.342/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar a redação do inciso III, §1º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"III - Conferência de carga e descarga: atividade de identificação, registro, contagem e inspeção de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino e verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferencia do manifesto e demais serviços correlatos, na forma manual ou utilizando sistemas informatizados, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, seja no seu costado, ou remotamente, através do uso de tecnologias da informação nas dependências administrativas do porto público ou privado.

JUSTIFICATIVA

A emenda que define a conferência de carga e descarga como uma atividade abrangente e adaptável é fundamental para acompanhar a evolução tecnológica e atender às demandas modernas do setor portuário. A redação proposta, que inclui a realização do processo remotamente por meio de tecnologias da informação, complementa o entendimento tradicional e garante maior eficiência e alinhamento com práticas contemporâneas.

A justificativa para essa emenda é sustentada pelos seguintes pontos:
Inovação e Modernização do Setor Portuário - A inserção do uso de tecnologias da informação na execução das atividades de conferência remotamente reconhece e promove a modernização das operações portuárias. Essa adaptação não só viabiliza maior agilidade nos processos, como também posiciona o setor em consonância com tendências globais de automação e digitalização.
Maior Flexibilidade Operacional - Ao permitir a execução remota dessas atividades, a emenda promove uma flexibilidade essencial, especialmente em cenários que exigem soluções descentralizadas. Isso beneficia portos com infraestruturas diversificadas, tanto públicos quanto privados, proporcionando mais opções de gerenciamento.
Aumento da Segurança e Precisão - A utilização de tecnologias da informação no processo de conferência proporciona maior precisão no registro e controle de volumes e características das mercadorias. Adicionalmente, operações remotas reduzem a exposição de trabalhadores a riscos físicos, promovendo um ambiente mais seguro.
Em suma, a emenda não apenas aprimora o marco regulatório das atividades de conferência de carga e descarga, mas também posiciona o setor portuário como protagonista na adoção de práticas inovadoras, sustentáveis e economicamente viáveis.

CD251248105000

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251248105000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 342/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.342/2025

CD251248105000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251248105000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 343/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.343/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar a redação do §4º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º Para os fins desta lei, considera-se multifuncionalidade a aptidão do trabalhador portuário, após processo de capacitação e certificação, para exercer múltiplas funções no âmbito das atividades portuárias, incluindo aquelas distintas de sua função de origem.

JUSTIFICATIVA

A inclusão do § 4º na presente lei, definindo multifuncionalidade como a aptidão do trabalhador portuário para exercer múltiplas funções após processo de capacitação e certificação, é essencial para modernizar e aprimorar as práticas no setor portuário. A justificativa para essa redação é sustentada pelos seguintes pontos:

Reconhecimento da Versatilidade Profissional
Essa definição valoriza e regulamenta a possibilidade de o trabalhador portuário, após treinamento adequado, desempenhar funções variadas, permitindo maior eficiência e adaptabilidade às demandas operacionais dos portos;

Garantia de Qualificação e Segurança
Ao vincular a multifuncionalidade à capacitação e certificação, o dispositivo assegura que os trabalhadores estejam devidamente preparados para exercer funções diferentes com competência e segurança, reduzindo riscos operacionais;

Promoção da Competitividade Portuária
A multifuncionalidade fortalece a produtividade no setor portuário ao permitir que os trabalhadores sejam alocados conforme as necessidades específicas das operações, adaptando-se a exigências diversas e promovendo maior agilidade nos processos;

Sustentação Legal de Práticas Modernas
O conceito de multifuncionalidade reflete uma realidade já vivenciada em muitos portos, que buscam otimizar recursos humanos e tecnológicos. Formalizar essa prática na legislação proporciona maior segurança jurídica e padronização das atividades;

Melhoria da Gestão de Recursos Humanos
A multifuncionalidade reduz custos operacionais e melhora a alocação de mão de obra, tornando possível um aproveitamento mais inteligente e eficiente dos profissionais em diversos níveis.

CD257336908500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257336908500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

A redação proposta reforça a importância de capacitar e certificar os trabalhadores portuários, promovendo uma abordagem responsável e moderna que beneficia tanto os trabalhadores quanto as empresas e operadores envolvidos.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 343/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.343/2025

CD257336908500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257336908500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 344/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.344/2025

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar a redação do Art.105, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.105 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos ou equipes, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho portuário na forma de avulso ou a vínculo empregatício a prazo indeterminado, serão objeto de negociação coletiva do trabalho entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico dos operadores portuários, nos portos públicos ou privados, mediante Convenção ou Acordo Coletivo do Trabalho.

JUSTIFICATIVA

A proposta de redação para o artigo 105, que estabelece a negociação coletiva como meio para definir a remuneração, funções, composição dos ternos ou equipes, multifuncionalidade e demais condições do trabalho portuário, representa um avanço fundamental na construção de relações laborais mais democráticas e equilibradas. Essa redação substitui o texto original, que concentra poderes exclusivamente no tomador de serviços, corrigindo uma injustiça que compromete direitos fundamentais dos trabalhadores. A justificativa para a nova redação pode ser apresentada nos seguintes termos:

a) Respeito ao Direito Fundamental à Negociação Coletiva

O artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal consagra o direito à negociação coletiva como um dos pilares da democracia nas relações de trabalho. Ele assegura que trabalhadores e empregadores possam discutir, em pé de igualdade, as condições que regem o ambiente laboral. A redação original do artigo 105, ao atribuir unilateralmente decisões ao tomador de serviços, afronta esse direito fundamental e ignora o princípio da igualdade de poder nas deliberações;

b) Equilíbrio e Participação Democrática

A inclusão das entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico no processo de negociação assegura um modelo participativo, no qual as condições laborais refletem os interesses das partes envolvidas. Esse equilíbrio é essencial para evitar imposições arbitrárias e promover a justiça social no setor portuário;

c) Fortalecimento da Representação Sindical

A negociação coletiva valoriza e fortalece o papel dos sindicatos, que representam os trabalhadores e buscam assegurar condições dignas e justas de trabalho. Ao promover o diálogo entre trabalhadores e operadores portuários, a nova redação do artigo 105 garante os sindicatos desempenhem sua função de proteção e mediação de interesses;

d) Prevenção de Conflitos e Estabilidade no Setor

CD257720858100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257720858100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 344/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.344/2025

O estabelecimento de condições laborais através de convenções ou acordos coletivos reduz consideravelmente o risco de conflitos trabalhistas. A redação proposta cria um ambiente mais estável, no qual decisões são tomadas coletivamente, evitando paralisações ou impasses que poderiam prejudicar a produtividade e eficiência do setor;

e) Alinhamento com Práticas Modernas e Internacionais

A negociação coletiva está em consonância com as boas práticas internacionais, como as defendidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). O modelo proposto para o artigo 105 reforça o compromisso do Brasil com princípios de trabalho decente, que incluem diálogo social e cooperação como bases para relações laborais saudáveis e produtivas;

f) Promoção da Transparência e Confiança

Ao formalizar a negociação coletiva como instrumento para definir condições laborais, a redação proposta favorece um ambiente de maior transparência, no qual as partes têm clareza sobre seus direitos e responsabilidades. Isso fortalece a confiança mútua entre trabalhadores e empregadores.

Dessa forma, a redação sugerida corrige as lacunas do texto original e promove um modelo democrático, participativo e alinhado aos valores constitucionais, garantindo a dignidade dos trabalhadores portuários e a eficiência do setor como um todo, com um modelo que vem desde 1993 (Art.26, Lei nº 8.630/1993) e repetida na revisão legislativa de 2013 (Art.43, Lei nº 12.815/2013), cabendo ao Poder Legislativo se contrapor energicamente a esse enorme retrocesso social do mundo do trabalho.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD257720858100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257720858100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 345/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.345/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar a redação do Art.106, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra do complexo portuário ao qual está abrangido, nos termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado firmados com sindicatos representantes de categoria profissional diferenciada de portuários."

JUSTIFICATIVA

A redação do artigo 106, que assegura aos portos privados a liberdade na contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, desde que respeitados os termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho e realizada por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra, é essencial para garantir um equilíbrio nas relações laborais e evitar práticas prejudiciais à dignidade e aos direitos dos trabalhadores. A justificativa para este dispositivo tem por fundamentos:

a) Prevenção da Concorrência Desleal Baseada na Precarização do Trabalho

Ao condicionar a contratação de trabalhadores à observância das normas pactuadas em instrumentos coletivos, o artigo promove uma padronização nas relações de trabalho portuário. Isso impede que portos privados utilizem a flexibilização excessiva ou a precarização das condições laborais como estratégia para obter vantagens competitivas. Dessa forma, preserva-se um ambiente de concorrência saudável e justo entre portos.

b) Respeito às Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho

Os instrumentos normativos coletivos são fruto do diálogo entre trabalhadores e empregadores, representando o equilíbrio entre interesses das partes envolvidas. Garantir que as relações de trabalho sejam regidas por esses documentos fortalece o papel da negociação coletiva e assegura condições dignas e adequadas para os profissionais portuários.

c) Valorização do Órgão Gestor de Mão de Obra

O uso do Órgão Gestor de Mão de Obra como intermediário nas contratações reforça sua importância como entidade reguladora e garante maior transparência e organização nos processos de recrutamento e alocação de mão de obra portuária. Isso beneficia tanto os trabalhadores quanto os empregadores, criando um ambiente mais previsível e confiável.

d) Promoção da Estabilidade nas Relações de Trabalho

Estabelecer normas claras e uniformes para a contratação de trabalhadores portuários, artigo contribui para um ambiente laboral estável, reduzindo conflitos e garantindo o

CD253171741300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253171741300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 345/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.345/2025

cumprimento das regras pactuadas. Isso beneficia a sustentabilidade das operações portuárias e protege os direitos dos trabalhadores.

e) Alinhamento com Princípios Constitucionais

A proposta está em consonância com os princípios constitucionais de valorização do trabalho e da dignidade da pessoa humana. Além disso, reforça o compromisso com o direito à negociação coletiva, previsto no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, assegurando que trabalhadores e empregadores participem ativamente das decisões sobre as condições laborais.

f) Fomento ao Desenvolvimento Econômico e Social

Relações de trabalho equilibradas e bem regulamentadas não apenas promovem o bem-estar dos trabalhadores, mas também fortalecem a produtividade e a competitividade dos portos privados. Isso contribui para o desenvolvimento econômico e social do país, alinhando os interesses do setor portuário às práticas sustentáveis.

Em síntese, a presente emenda modificativa do texto do artigo 106 traz, ao contrário da redação proposta pelo PL733/2025, avanços significativos ao setor portuário, garantindo um modelo justo de contratação e protegendo tanto os direitos dos trabalhadores quanto a integridade das operações portuárias.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD253171741300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253171741300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 346/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.346/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o inciso VIII do Art.3º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

JUSTIFICATIVA

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD250198854700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250198854700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 347/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.347/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Incluir Parágrafo Único ao Art.51, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255634366900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CD255634366900

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 347/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.347/2025

CD255634366900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255634366900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 348/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.348/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do caput do Art.124, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda modificativa do caput do Art.124, estabelece que a certificação profissional do trabalhador portuário deve ser realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional (Rede Certifica),
vinculada ao Ministério da Educação, com o propósito de formalizar os conhecimentos e competências adquiridos ao longo da trajetória de vida e trabalho nos portos, em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais.

A fundamentação desse artigo encontra respaldo na Portaria nº 902, de 09 de setembro de 2024, que estabelece diretrizes orientadoras baseadas em princípios essenciais para garantir que o processo de certificação seja estruturado, inclusivo e eficaz. Entre esses princípios destacam-se:

a) Cooperação: O trabalho em rede entre instituições de ensino é indispensável para a sistematização, o compartilhamento e a otimização de conhecimentos relacionados ao processo certificador, promovendo maior integração entre os atores envolvidos;
b) Articulação: Ações conjuntas entre políticas públicas de educação profissional, emprego e renda, além de outras áreas correlatas, ampliam as possibilidades de inserção dos trabalhadores certificados em condições de trabalho digno e qualificado;
c) Diversidade: O respeito às especificidades individuais e coletivas dos trabalhadores e das ocupações laborais é essencial, garantindo que as avaliações sejam diagnósticas e formativas, alinhadas às experiências vividas nos portos;
d) Verticalização: O reconhecimento das competências permite continuidade no itinerário formativo, incentivando a elevação da escolaridade e a progressão profissional dos trabalhadores certificados;
e) Legitimidade e Confiabilidade: A certificação deve ser conduzida com a participação dos atores sociais, assegurando processos transparentes, precisos e idôneos;
) Reconhecimento e Validade: A certificação, validada nacionalmente, visa à valorização social e legal das competências adquiridas pelos trabalhadores,

CD259412118800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259412118800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 348/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.348/2025

garantindo ampla aceitação entre empregadores, instituições educacionais e órgãos fiscalizadores.

Adicionalmente, para a execução desse processo, torna-se imprescindível que a instituição responsável pela certificação possua expertise comprovada em processos certificadores, garantindo que a avaliação seja rigorosa, eficaz e alinhada aos parâmetros estabelecidos pela legislação.

Assim, o artigo reflete não apenas um compromisso com o desenvolvimento profissional do trabalhador portuário, mas também com a promoção de um sistema de certificação baseado em equidade, valorização e inclusão.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD259412118800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259412118800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 349/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.349/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Incluir §1º no Art.124, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

"§1º - O processo de certificação profissional, possui características específicas e constitui um conjunto articulado de ações de natureza educativa descrito a seguir:

I - sistematização de conhecimentos e competências profissionais que possibilite a elaboração do processo de certificação profissional, de itinerário formativo e de elevação de escolaridade;

II - desenvolvimento de metodologias que permitam identificar, avaliar e reconhecer conhecimentos e competências profissionais que habilitem para o exercício profissional ou para a conclusão ou prosseguimento de estudos;

III - atendimento às demandas de certificação profissional correspondentes aos cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especialização técnica e superiores de tecnologia;

IV - estímulo à inclusão socioprodutiva e ao aumento das possibilidades de inserção profissional e de permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho; e

V - articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes para ampliação da oferta de certificações profissionais."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda aditiva do parágrafo e seus incisos no Artigo 124 reafirmam o compromisso com um processo de certificação profissional pautado na sistematização, na inclusão e na valorização dos trabalhadores portuários. A certificação desempenha um papel central no reconhecimento de competências e na promoção da continuidade educacional, contribuindo para o fortalecimento da qualificação profissional e da inserção produtiva. Segue a justificativa para cada inciso:

Inciso I - Sistematização de conhecimentos e competências profissionais: O estabelecimento de um processo que permita a sistematização de conhecimentos e competências profissionais é indispensável para garantir a organização e a consistência na certificação. Esse princípio possibilita a elaboração de itinerários

CD255480752000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255480752000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:31:42.543 - CTRAB
EMC 349/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.349/2025

formativos que atendam às demandas específicas dos trabalhadores, promovendo a elevação da escolaridade e a progressão profissional. Essa abordagem favorece uma educação continuada e alinhada às exigências do mundo do trabalho;

Inciso II - Desenvolvimento de metodologias para identificação, avaliação e reconhecimento de competências: A criação de metodologias robustas e inclusivas assegura que os conhecimentos e competências sejam devidamente identificados, avaliados e reconhecidos. Esses processos habilitam os trabalhadores tanto para o exercício profissional quanto para o prosseguimento de estudos, valorizando trajetórias individuais e experiências práticas desenvolvidas nos portos;

Inciso III - Atendimento às demandas de certificação profissional: Ao contemplar os cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especializações técnicas e superiores de tecnologia, o processo de certificação amplia significativamente as opções educacionais e profissionais disponíveis para os trabalhadores portuários. Isso reforça o alinhamento entre a formação oferecida e as necessidades do mercado, promovendo maior empregabilidade;

Inciso IV - Estímulo à inclusão socioprodutiva: O incentivo à inclusão socioprodutiva busca fortalecer as oportunidades de inserção e permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho. A certificação não apenas reconhece formalmente as competências adquiridas, mas também amplia as possibilidades de atuação profissional em condições de trabalho decente, fomentando a cidadania e o desenvolvimento socioeconômico;

Inciso V - Articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes: A promoção de esforços conjuntos entre instituições e atores envolvidos permite o compartilhamento de boas práticas e a capacitação de docentes, garantindo que a oferta de certificação profissional seja ampliada e qualificada. Essa articulação fortalece a base educacional e favorece o aprimoramento contínuo das ações certificadoras.

Esses incisos reforçam a importância de um sistema de certificação estruturado, que prioriza a equidade, a inclusão e o reconhecimento formal das competências dos trabalhadores portuários, contribuindo para sua valorização e inserção ativa no mercado.

Sala da Comissão, 22 abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD255480752000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255480752000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 350/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.350/2025

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA SUPRESSIVA

JUSTIFICATIVA

O projeto autoriza que empresas possam fornecer a mão de obra para o trabalho portuário, em concorrência com o OGMO.

Copia o modelo português que permite que empresas concorram com o OGMO que tem sido alvo de críticas de diferentes setores.

O OGMO tem a função de gerir a mão-de-obra portuária, atuando como um intermediário entre trabalhadores e operadores portuários. O modelo foi estabelecido para garantir que os trabalhadores portuários tenham acesso a contratos e direitos regulados, enquanto oferece aos operadores uma mão-de-obra qualificada e estável para a movimentação de cargas.

O modelo português que abriu o mercado para que empresas privadas concorresse com o OGMO tem demonstrado que essa medida enfraquece as condições dos trabalhadores e precarizar a mão-de-obra.

A substituição do OGMO por empresas privadas pode levar a contratos temporários ou menos seguros, já que as empresas podem priorizar a redução de custos, afetando diretamente a estabilidade dos trabalhadores portuários.

O projeto não assegura a manutenção de benefícios historicamente conquistados, como melhores condições de trabalho, seguros e garantias mínimas que o OGMO, como entidade reguladora, proporcionava.

Há justo receio com a redução dos padrões de segurança. A experiência acumulada e o controle do OGMO sobre a formação de trabalhadores são vista como uma garantia de práticas de segurança rigorosas. A introdução de concorrentes com menos foco na formação pode aumentar os riscos operacionais nos portos. Aliás, existem estudos no sentido que no modelo pretendido pelo projeto e praticado em Portugal, houve um aumento das doenças ocupacionais dos trabalhadores portuários, resultante da precarização de condições de trabalho.

Por fim, não se admite que a prestação do trabalho avulso seja efetuada por empresas, esvaziando as funções e atribuições dos OGMOs.

O trabalho portuário deve ser administrado e fornecido exclusivamente pelo OGMO.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD255869155000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255869155000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 351/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.351/2025

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao § 3° do art. 115, do Projeto Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos da categoria de origem e, em seguida, os multifuncionais."

JUSTIFICATIVA

A escala do trabalhador portuário avulso deve iniciar sempre pelos trabalhadores da atividade portuária de origem, ou seja, daquela de seu ingresso para o sistema.

A adoção de critério diverso pode resultar em prejuízo aos trabalhadores que possuem habilitação para a atividade mais qualificada.

Um trabalhador que está habilitado para operação de equipamento, como atividade de origem e não está habilitado e/ou não tem condições físicas de trabalho braçal, não pode sair na escala em posição posterior a de outro trabalhador que tem habilitação para o trabalho braçal e de operação de máquinas. O primeiro trabalhador estaria preterido na escala.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD252278250900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252278250900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 352/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.352/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICATIVA

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)

No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez, deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores. Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados, pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via OGMO - tanto nas condições de avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido – e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí, qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada "prioridade" prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente,

CD254172377000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254172377000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 352/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.352/2025

previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal. Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que estabelece item 8 de seu Artigo 19:

> *Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação. Grifa-se*

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

Enfim: a *exclusividade* é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO, bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem que passar pelo diálogo e negociação e a simples exclusão da “exclusividade” como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação as empresas dentro do porto público.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD254172377000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254172377000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 353/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.353/2025

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA SUPRESSIVA

Exclua-se o parágrafo único do artigo 99, do Projeto de Lei 733/2025:

JUSTIFICATIVA

O parágrafo único do artigo 99 do projeto enumera atividades que entende não constituir o trabalho portuário, excluindo diversas atividades que hoje são consideradas atividades específicas dos portuários.

O transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, sempre foi considerado trabalho portuário de capatazia. A sua exclusão diminui o campo de trabalho dos trabalhadores portuários.

Está sendo excluída das tarefas do trabalhador portuário atividade que sempre desenvolveu e sempre foi considerado o que de imediato traz consequências na oportunidade de trabalho, sem qualquer tipo de reparação, embora a movimentação interna represente substancial postos de trabalho.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore que hoje são desenvolvidas por trabalhadores portuários estivadores e na região norte é onde ocorre a maior empregabilidade.

A retirada desse tipo de trabalho afeta diretamente as oportunidades de trabalho dos estivadores, também sem que o projeto regule qualquer compensação.

Por outro lado, os trabalhadores empregados da autoridade portuária, mesmo aqueles que não se ativam diretamente na movimentação de carga, são reconhecidos como portuários, tanto assim que os Sindicatos representam esses trabalhadores na qualidade de portuários.

Ademais, a Autoridade Portuária também pode realizar operação portuária, de modo que não há como vedar a condição de trabalhador portuário pela natureza do empregador.

Sala da Comissão, 22 abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD259908006500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259908006500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 354/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.354/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se a seguinte redação ao inciso III ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

> "III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos."

JUSTIFICATIVA

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e

digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas,

CD254221242900
Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254221242900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 354/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.354/2025

facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade

de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no “costado” das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de ovos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e abalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas vantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

CD254221242900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254221242900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 354/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.354/2025

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O trabalho de conferência de carga é necessário as operações portuárias, a exemplo do que ocorre nos principais e mais importantes portos do exterior, sendo atividade que não pode ser excluída daquelas do trabalho portuário, razão pela qual deve ser acolhida a presente emenda para permanecer amparado na legislação portuária.

Sala da Comissão, 22 abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD254221242900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254221242900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 355/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.355/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 126

"Art. 126.

.....

§ 2º A *contratação por prazo indeterminado de trabalhadores portuários far-se-á entre os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO e, excepcionalmente, após celebração de negociação coletiva, entre os trabalhadores portuários cadastrados no OGMO.*

§ 3º Comprovada a ausência de interesse dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, poderá haver contratação de trabalhadores externos ao sistema OGMO, sendo obrigatório:
I – negociação coletiva prévia;
II – treinamento prévio pelo OGMO; e
III – intermediação pelo OGMO.
IV
§ 4º A negociação coletiva deverá prever condições de trabalho e benefícios social, além da garantia de renda (conforme Convenção 137 da OIT) aos trabalhadores portuários avulsos que dependem exclusivamente do trabalho portuários e que permanecerem com rodiziários dno OGMO.

§ 5º As contratações referidas nos §§ 2º e 3º deste artigo observarão a média salarial da categoria."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda propõe alteração da redação do anteprojeto para constar a redação da ORIENTAÇÃO N. 1 da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONATPA), do Ministério Público do Trabalho (MPT), há anos vigente e que tem muito bem servido para apaziguar os conflitos nas relações de trabalho no porto.

A prioridade nos moldes trazidos pela CONATPA/MPT cumpre sua função no sentido de trazer os atores sociais para que sejam envolvidos no processo de ratação, observada, assim, uma série de etapas a fim de verificar se há realmente ência de interessados na contratação a prazo indeterminado dentro dos quadros do MO.

CD252947001200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252947001200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 355/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.355/2025

Desta forma, existiria um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que garante a estabilidade no setor.

A substituição da exclusividade pela prioridade sem indicar os meios de sua efetivação representaria um significativo retrocesso social, prejudicando os direitos fundamentais dos trabalhadores portuários e criando insegurança jurídica.

A presente emenda tem, portanto, a finalidade de trazer uma maior estabilidade ao setor e prestigiar a negociação coletiva, ao envolver os trabalhadores na *tomada de decisão* sobre a contratação com vínculo.

Via de regra, o trabalhador mais qualificado para ser contratado a prazo indeterminado é aquele que está presente no porto e qualificado para as atividades portuárias. Não faz sentido, portanto, buscar trabalhador de fora de porto, um *outsider*, para exercer funções dentro do porto. O mais lógico é que os próprios trabalhadores habilitados e treinados que já trabalham no porto possam ter ao menos a prioridade na aquisição deste emprego, mas o texto legal precisa indicar como esta prioridade será exercida.

Não se olvida que, em alguns casos, os próprios trabalhadores não têm interesse na vinculação, por isso a presente Emenda traz a possibilidade de contratação de trabalhadores de fora do sistema para resolver situações pontuais.

Importante dizer, também, que a oferta de trabalho deve respeitar a média salarial oferecida na modalidade de trabalho avulso, caso contrário estaria havendo uma inibição lógica de atração dos trabalhadores do sistema.

A proposta de substituição contida no anteprojeto - sem indicar os mesmos pelos quais a prioridade seria exercida - introduziria profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, precarizando as condições de trabalho e desorganizando os sistemas de gestão da mão de obra avulsa.
Portanto, a presente emenda propõe a substituição do § 2º do art. 126 deste Projeto de Lei pela redação acima proposta, de modo a evitar os riscos e impactos negativos das alterações, indicando os meios pelas quais vigorará o regime de prioridade na contratação de trabalhadores portuários avulsos para a contratação por prazo indeterminado.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD252947001200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252947001200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 356/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.356/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

"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:

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

CD251777975100
Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticarDocumento e insira o código 251777975100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 356/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.356/2025

CD251777975100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251777975100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 357/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.357/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

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

[...]

XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD258873272900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258873272900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 358/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.358/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifica o §1º, do Art.101 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"§ 1º Fica instituída a Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, em razão de sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país, buscando:

a) *promover a qualificação técnica, a certificação profissional e o acesso ao processo de educação continuada;*
b) *ser executada pelas instituições de ensino integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica;"*

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposição busca instituir uma Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, considerando sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país. Essa política visa promover a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores, garantindo sua aptidão para o exercício de cargos de chefia e direção, bem como para a operação de máquinas e equipamentos portuários.

Diante do acelerado avanço tecnológico, energético e digital que impacta diretamente as atividades portuárias, é essencial que essa política receba a devida centralidade no âmbito da formação profissional. Para isso, propõe-se a transferência do atual sistema de formação, a cargo da Marinha, para a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação (Art. 1º, Lei nº 11.892/2008). Além disso, os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), arrecadados das atividades empresariais no setor portuário, deverão ser redirecionados para o fortalecimento dessa política, assegurando sua efetividade e alcance.

Com esta emenda, pretende-se criar um ambiente mais inclusivo e capacitado, onde os trabalhadores dos portos públicos e privados tenham acesso a formação e certificação condizentes com as exigências do mercado e do progresso tecnológico, contribuindo para ciência das operações portuárias e o fortalecimento do setor como um todo.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259990732500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CD259990732500

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 358/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.358/2025

CD259990732500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259990732500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 359/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.359/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se um Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025, com a seguinte redação:

> "Art. .... Fica assegurado aos trabalhadores portuários que vierem a perder seu posto de trabalho em decorrência de processos de automação e/ou mecanização das operações portuárias o pagamento de uma indenização compensatória equivalente a 12 (doze) meses de sua última remuneração média, bem como o direito à requalificação profissional a ser custeada e promovida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sem prejuízo dos demais direitos trabalhistas e previdenciários previstos em lei."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca garantir a proteção dos trabalhadores portuários diante da crescente automação no setor portuário, fenômeno que tem se intensificado globalmente e que apresenta impactos diretos no emprego e nas condições de trabalho. A inserção desta medida visa proteger os trabalhadores que venham a perder seus postos de trabalho em função da automação, garantindo não apenas uma compensação financeira, mas também o direito à requalificação, de forma a permitir que esses trabalhadores tenham condições de se recolocar no mercado de trabalho.

Conforme assegurado pelo art. 7° da Constituição Federal, todo trabalhador brasileiro tem direito à proteção contra despedida arbitrária ou sem justa causa, com pagamento de indenização compensatória. Além disso, o inciso XXII do

mesmo artigo garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança, que se aplicam diretamente a mudanças no ambiente de trabalho causadas por novas tecnologias, como a automação.

No mesmo sentido, o artigo 7°, inciso XXVII da Constituição Federal assegura proteção em face da automação, na forma da lei, bem como artigo 170 determina que a ordem econômica se funde na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, visando a assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, o que se alinha com a previsão do artigo 193, que estabelece que a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais.

Esta emenda é fundamentada em diversas normas internacionais que sam garantir a proteção dos trabalhadores no contexto da automação. Entre elas, estacam-se:

1. Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) –

CD254577188000
Para verificar a assinatura, acesse www.camara.leg.br/autenticadoc/ e insira o código 254577188000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 359/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.359/2025

Trabalho Portuário (1973):

Esta convenção garante que os trabalhadores portuários registrados tenham prioridade na distribuição do trabalho disponível. Embora a convenção não se refira especificamente à automação, o princípio de proteger o emprego portuário registrado é essencial para mitigar os impactos da automação.

Artigo 2: Promove a segurança no emprego para os trabalhadores portuários, o que pode incluir medidas que minimizem o impacto da automação.

2. Convenção n° 140 da OIT – Licença Remunerada para Formação (1974):

A convenção destaca o direito à formação e requalificação profissional, assegurando que os trabalhadores afetados pela automação tenham acesso a programas de qualificação que lhes permitam adquirir novas habilidades.

Artigo 1: Incentiva a criação de esquemas de formação que permitam aos trabalhadores se adaptarem às mudanças trazidas pela automação.

3. Convenção n° 98 da OIT – Direito de Sindicalização e Negociação Coletiva (1949):

Esta convenção assegura que os trabalhadores possam negociar coletivamente com os empregadores sobre as mudanças tecnológicas e seus impactos, como a automação, permitindo a negociação de planos de compensação e requalificação.

Artigo 4: Garante que os trabalhadores possam negociar as condições decorrentes da automação.

4. Convenção n° 111 da OIT – Discriminação no Emprego e Ocupação (1958):

Assegura que a automação não seja utilizada como pretexto para excluir ou discriminar determinados grupos de trabalhadores, como os mais idosos ou menos qualificados.

Artigo 1: Define discriminação em termos amplos, protegendo grupos vulneráveis no contexto da automação.

5. Recomendação n° 198 da OIT – Relação de Emprego (2006):

Garante que, mesmo em setores com forte transformação tecnológica, como o portuário, as relações de emprego sejam protegidas, impedindo que a automação resulte na precarização do trabalho.

Parágrafo 5: Estabelece que a relação de emprego deve ser protegida contra mudanças tecnológicas adversas.

6. Declaração da OIT sobre Justiça Social para uma Globalização Justa (2008):

A declaração destaca a importância de implementar medidas que garantam que a automação não leve ao aumento das desigualdades ou à redução das proteções dos trabalhadores.

A implementação de medidas como compensações financeiras e programas de requalificação estão em consonância com esta Declaração, que prioriza desenvolvimento tecnológico equilibrado e justo.

CD254577188000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 359/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.359/2025

7. Convenção n° 122 da OIT – Política de Emprego (1964):

Esta convenção requer que os governos implementem políticas que assegurem o pleno emprego e a adaptação dos trabalhadores às novas realidades do mercado de trabalho, como a automação.

Artigo 1: Exige que os Estados garantam o pleno emprego e a adaptação às novas condições tecnológicas.

8. Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho (2019):

A declaração reconhece as transformações trazidas pela automação e recomenda a adoção de políticas centradas no ser humano, incluindo requalificação profissional e proteção social para mitigar os impactos da automação.

Aponta para a necessidade de criar novas formas de proteção social e requalificação para os trabalhadores afetados.

9. Convenção n° 155 da OIT – Segurança e Saúde dos Trabalhadores (1981):

Garante que as condições de saúde e segurança no trabalho sejam mantidas, mesmo em ambientes altamente automatizados, evitando que a automação comprometa a segurança dos trabalhadores.

Artigo 4: Exige que os governos formulem políticas para garantir a saúde e segurança dos trabalhadores em todos os contextos de trabalho, incluindo os automatizados.

10. Convenção n° 81 da OIT – Inspeção do Trabalho (1947):

A convenção garante que, com a automação, o cumprimento das normas trabalhistas e de segurança seja rigorosamente fiscalizado.

Artigo 3: Garante que a inspeção do trabalho assegure condições adequadas de trabalho, especialmente com a introdução de novas tecnologias.

Essa emenda reflete os princípios fundamentais estabelecidos nas convenções e recomendações da OIT, na Constituição Federal, e nos direitos trabalhistas que visam proteger os trabalhadores contra os impactos das mudanças tecnológicas, assegurando uma transição justa para os trabalhadores portuários no contexto da automação.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD254577188000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254577188000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 360/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.360/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 112:

"Art. 112. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 87; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registo do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

§ 4º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho."

JUSTIFICATIVA

A substituição da redação do art. 112 do projeto de lei pela redação atual do art. 41 da Lei nº 12.815/2013 tem como objetivo garantir a continuidade das atribuições do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO), assegurando que este continue a ser o principal responsável pela administração da mão de obra portuária avulsa. O OGMO desempenha papel fundamental na organização, qualificação e segurança dos trabalhadores portuários, bem como na promoção da justiça nas relações de trabalho no porto.

1. A Constituição Federal e o valor social do trabalho: A Constituição Federal tem como fundamentos os princípios da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho (art. 1º, III e IV), e define como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3º, I). A manutenção do OGMO e suas atribuições contribui diretamente para o cumprimento desses princípios, ao assegurar a dignidade

CD258720836100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258720836100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 360/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.360/2025

dos trabalhadores portuários, protegendo-os contra a precarização das relações de trabalho.

2. O direito ao trabalho e à segurança nas relações trabalhistas: A Constituição Federal reconhece o direito social ao trabalho (art. 6º), bem como a importância da intervenção sindical nas questões trabalhistas coletivas (art. 8º, III e VI). O OGMO atua como um importante agente na mediação entre operadores portuários e trabalhadores, garantindo condições de trabalho seguras e justas, de acordo com a legislação trabalhista vigente e os princípios constitucionais.

3. A função social do OGMO e sua contribuição para a ordem econômica: A ordem econômica, conforme estabelecido pela Constituição Federal, está fundada na valorização do trabalho, na função social da propriedade e na redução das desigualdades (art. 170, caput, III, VII e VIII). O OGMO, ao assegurar a profissionalização, treinamento e escalação equitativa dos trabalhadores portuários, contribui para o pleno emprego e para a estabilização da renda no setor portuário, promovendo, assim, o desenvolvimento econômico sustentável.

4. O papel do OGMO em cumprimento às Convenções Internacionais: A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil, estabelece a necessidade de registros para os trabalhadores portuários e a prioridade de contratação dos trabalhadores avulsos, função esta desempenhada pelo OGMO. Essa convenção garante a regularização do emprego e a melhoria das condições de vida e trabalho dos trabalhadores portuários. A extinção do OGMO como órgão único de gestão da mão de obra avulsa seria uma afronta ao compromisso assumido pelo Brasil no âmbito internacional, violando as disposições dessa convenção e precarizando as relações de trabalho.

5. A necessidade de qualificação e segurança dos trabalhadores portuários: O OGMO é responsável por promover a capacitação e o treinamento contínuo dos trabalhadores portuários, conforme exigido pelas normas de segurança e saúde do trabalho, em especial a Norma Regulamentadora NR-29. A atuação do OGMO assegura que os trabalhadores estejam adequadamente preparados para lidar com as constantes mudanças tecnológicas nas operações portuárias, garantindo sua segurança e eficiência. A gestão qualificada do OGMO evita que trabalhadores sem a devida capacitação sejam expostos a riscos no ambiente portuário.

6. Proteção contra a precarização do trabalho e o retrocesso social: A extinção do OGMO como órgão gestor da mão de obra avulsa no porto poderia gerar uma multiplicidade de agentes contratantes, como cooperativas e empresas de terceirização de mão de obra, resultando em um verdadeiro caos nas relações de trabalho e aumento da precariedade. Tal retrocesso social não condiz com o arcabouço jurídico de proteção ao trabalho estabelecido pela Constituição Federal, além de contrariar as normas da OIT e o princípio da vedação ao retrocesso social.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD258720836100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258720836100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 361/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.361/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se artigo onde couber ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. xx - O trabalhador portuário, inscrito no OGMO até a data de entrada em vigor da presente lei, quando atingir 25 (vinte e cinco) anos de serviço no porto, seja na modalidade avulsa ou a vínculo empregatício, terá direito a aposentaria especial por presunção de especialidade de classe, junto ao INSS, sem necessidade de comprovação de condições especiais."

JUSTIFICATIVA:

A presente emenda visa contemplar o trabalhador portuário, dando a ele a importância que representa na economia do país.

O trabalhador portuário exerce atividades em um ambiente de risco e com condições de trabalho que demandam uma proteção diferenciada por parte da Previdência Social, dada a natureza e as especificidades dessa função. Atualmente, os trabalhadores portuários, especialmente aqueles que atuam diretamente nas operações de carga e descarga, movimentação de mercadorias e atividades relacionadas à manutenção da infraestrutura portuária, enfrentam condições adversas que justificam o reconhecimento de sua profissão como uma categoria especial dentro do sistema previdenciário.

1. Condições de Trabalho Adversas

O trabalhador portuário está exposto a condições de trabalho altamente insalubres e perigosas, como a constante exposição ao calor intenso, poeira, umidade, ruídos elevados e risco de acidentes com equipamentos pesados. Essas condições podem afetar a saúde do trabalhador a médio e longo prazo, com a possibilidade de desenvolver doenças ocupacionais, como problemas respiratórios, lesões musculoesqueléticas, e até doenças cardiovasculares.

CD252801040000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252801040000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 22/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 3/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.361/2025

2. Risco de Acidentes de Trabalho

O ambiente portuário é marcado por uma grande movimentação de cargas, veículos pesados e maquinários, o que aumenta o risco de acidentes fatais ou de grande gravidade. O trabalho nas docas, a carga e descarga de mercadorias e a operação de máquinas requerem grande agilidade, concentração e o cumprimento de normas de segurança, que nem sempre são suficientes para evitar acidentes. Isso coloca o trabalhador portuário em uma situação de risco constante.

2. Aposentadoria Especial

Em razão da natureza da atividade, muitos trabalhadores portuários enfrentam o desgaste físico e mental mais acentuado do que outros profissionais, o que torna mais difícil a continuidade no trabalho até a idade padrão de aposentadoria. O regime de aposentadoria especial, aplicável a algumas categorias de trabalhadores expostos a condições prejudiciais à saúde, se mostra um mecanismo essencial para garantir a dignidade desses profissionais, permitindo que se aposentem de forma antecipada, após um número reduzido de anos de contribuição.

4. Reconhecimento Histórico e Social da Função

Os trabalhadores portuários desempenham um papel crucial para a economia nacional, uma vez que os portos são pontos estratégicos para o comércio internacional e para o abastecimento interno de diversos produtos essenciais. A atividade portuária está intimamente ligada ao crescimento econômico e à movimentação do comércio exterior, tornando esses profissionais essenciais para o funcionamento do país. Portanto, é necessário que haja um reconhecimento formal da sua importância e a criação de um regime de previdência que leve em consideração as condições excepcionais de seu trabalho.

2. Precedentes Legais e Internacionais

Em diversos países, os trabalhadores que exercem funções em condições de risco, como aqueles expostos à radiação, atividades subterrâneas ou operações portuárias, têm reconhecimento como categoria especial para fins de aposentadoria. No Brasil, algumas profissões, como os trabalhadores da mineração, já possuem esse tipo de reconhecimento, o que reforça a necessidade de estender essa mesma consideração aos trabalhadores portuários.

Conclusão

Diante do exposto, é fundamental que o trabalhador portuário seja reconhecido como uma categoria especial do INSS, com direito à aposentadoria antecipada e com condições diferenciadas de seguridade social, como forma de assegurar a proteção de sua saúde e integridade, considerando as adversidades a que está submetido em sua jornada de trabalho. A

CD252801040000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252801040000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 361/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.361/2025

implementação dessa medida contribuirá para a justiça social, para a dignidade desses trabalhadores e para o fortalecimento do sistema previdenciário.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD252801040000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252801040000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 362/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.362/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025.

"Art..... A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes na atividade portuária no ambiente do porto público e do porto privado, fica instituído em favor do trabalhador portuário o adicional de riscos de 40% (quarenta por cento), que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos.

§ 1° Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

§ 2° Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

§ 3° O regulamento disporá sobre os critérios para aferição dos serviços considerados penosos e sob risco elevado na atividade portuária.

§ 4° Só será devido uma única vez, na execução da mesma tarefa, o adicional previsto neste artigo, mesmo quando ocorra, simultaneamente, mais de uma causa de risco."

JUSTIFICATIVA

A proposta de inclusão do "adicional de risco portuário" no presente projeto de lei tem por base o art. 7°, inciso XXIII da Constituição Federal, que prevê expressamente o direito dos trabalhadores ao adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, conforme previsto em lei.

No contexto das operações portuárias, as atividades desenvolvidas são, em sua maioria, classificadas como de alto risco. O trabalho portuário envolve exposição constante a condições de periculosidade, como a movimentação de cargas pesadas, o contato com substâncias perigosas, além de insalubridade inerente ao ambiente de trabalho e à infraestrutura portuária. A criação do adicional de risco visa garantir a justa compensação financeira a que esses trabalhadores têm direito, promovendo também uma medida de incentivo para que os empregadores adotem práticas e medidas para a eliminação ou redução de tais riscos no ambiente de trabalho.

A proposta busca regulamentar de maneira clara e objetiva a forma de pagamento desse adicional, evitando a sobreposição de benefícios de caráter similar que já vinham sendo pagos e que, por sua vez, muitas vezes geram insegurança jurídica. Com a instituição de um percentual fixo de 40% sobre o valor do salário-hora

CD252486549100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252486549100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 362/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.362/2025

ordinário, a norma trará uniformidade ao tratamento da questão, proporcionando segurança aos trabalhadores portuários, que terão seus direitos assegurados de forma clara e efetiva.

Ademais, a proposta prevê que o regulamento estipulará os critérios específicos para a aferição dos serviços considerados sob risco na atividade portuária. Esta regulamentação é essencial para garantir que os critérios sejam adequados à realidade operacional e técnica do setor, prevenindo a insegurança jurídica na aplicação do adicional.

Por fim, ao dispor que o adicional será pago apenas uma vez, ainda que existam várias causas de risco simultâneas na execução de uma mesma tarefa, a proposta visa evitar o acúmulo de adicionais por risco, promovendo um equilíbrio justo entre os direitos dos trabalhadores e a sustentabilidade das operações portuárias.

Os portos são áreas de grande movimentação de cargas pesadas e volumosas, além de um fluxo constante de trabalhadores, veículos e equipamentos, como guindastes, empilhadeiras e transportadores. Esse ambiente dinâmico e desordenado aumenta significativamente o risco de acidentes, principalmente relacionados a:

Os trabalhadores portuários frequentemente trabalham em contêineres, navios e outras áreas elevadas, o que aumenta a possibilidade de quedas, bem como, devido ao tráfego intenso de veículos e equipamentos pesados, há uma alta incidência de acidentes envolvendo atropelamentos e, ainda, o manuseio de cargas volumosas e pesadas representa um risco de esmagamento e ferimentos graves.

De acordo com o estudo “Fatal Occupational Injuries in the U.S. Longshoring Industry, 1983–2010” (Mendes, F., e colaboradores, 2015), publicado na American Journal of Industrial Medicine, as taxas de fatalidade no trabalho portuário são significativamente superiores às de outras indústrias. Por exemplo, nos Estados Unidos, a taxa de fatalidade no setor de "Longshoring" (operações portuárias e de estiva) era de 15,9 por 100 mil trabalhadores, enquanto a taxa para todas as indústrias era de 3,4 por 100 mil trabalhadores.

Os trabalhadores portuários são frequentemente expostos a condições climáticas adversas, como chuvas intensas, ventos fortes, calor extremo ou frio intenso, que podem comprometer a segurança e a saúde. Essas condições aumentam o risco de acidentes, como quedas em superfícies escorregadias, além de causar desconforto térmico, desidratação, fadiga e doenças ocupacionais relacionadas à exposição prolongada a ambientes hostis.

Segundo o estudo "Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo en los Puertos de América Latina y el Caribe" realizado pela Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a exposição a fatores climáticos extremos é uma das preocupações recorrentes para a saúde e segurança dos trabalhadores portuários, contribuindo para o alto índice de acidentes.

A manipulação e movimentação de cargas diversas nos portos muitas vezes incluem materiais perigosos, como produtos químicos tóxicos, inflamáveis, corrosivos ou contaminantes biológicos. A exposição acidental a essas substâncias pode resultar em intoxicações agudas, queimaduras químicas, alergias e até doenças crônicas.

A presença de contêineres que transportam cargas perigosas e ubstâncias tóxicas, aliada à necessidade de manuseio cuidadoso desses materiais, umenta os riscos de acidentes e exposições prejudiciais à saúde dos trabalhadores. m estudo publicado pelo Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo

CD252486549100
Para verificar a assinatura acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252486549100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 362/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.362/2025

(INSST) da Espanha aponta que a exposição a produtos químicos e agentes biológicos nos portos é um fator significativo para doenças respiratórias, dermatológicas e sistêmicas.

O trabalho portuário exige um ritmo intenso de atividades, com jornadas longas e, em regra, o trabalho em turnos para atender às demandas do transporte marítimo. O trabalho noturno e a falta de pausas adequadas para descanso podem contribuir para o aumento da fadiga dos trabalhadores, reduzindo a atenção e aumentando a probabilidade de acidentes.

A International Labour Organization (ILO) aponta que a fadiga relacionada a turnos longos e trabalho noturno é um fator crítico que afeta a segurança e a saúde ocupacional dos trabalhadores portuários, com impacto direto na taxa de acidentes e lesões no ambiente de trabalho.

De acordo com relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA), a implementação efetiva de práticas de segurança e a formação contínua dos trabalhadores são fatores essenciais para reduzir o risco de acidentes e melhorar a saúde ocupacional no setor portuário, mas, enquanto esse cenário não encontrar uma efetiva mudança, há justificativa técnica e jurídica para que os trabalhadores recebem um adicional que compense as condições de trabalho às quais estão expostos.

E a demonstrar que não se trata de riscos potenciais, mas efetivos, trazemos alguns dados estatísticos que reforçam a justificativa da presente emenda:

No Brasil, segundo informações da Fundacentro, o setor portuário é um dos que apresentam maior índice de acidentes graves e fatais, representando uma parcela significativa das estatísticas de acidentes de trabalho no país.

A CEPAL relata que, em portos da América Latina, as taxas de acidentes fatais por 100 mil trabalhadores podem ser de 6 a 10 vezes maiores que a média de outros setores de transporte.

Dessa forma, a presente emenda atende aos princípios constitucionais de valorização do trabalho e de proteção à saúde e à segurança dos trabalhadores, sem prejudicar o funcionamento das operações portuárias, promovendo justiça social e assegurando a dignidade no trabalho portuário.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD252486549100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252486549100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:32:41.343 - CTRAB
EMC 363/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.363/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

O 3º do Art.101, caput, passa a vigorar com o seguinte teor:

"§3º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário e do trabalho portuário avulso será atestada mediante certificado emitido pelos Institutos Federais e adotado pelo OGMO , que atuarão como instituições acreditadoras e certificadoras das competências profissionais específicas do setor portuário."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente disposição encontra respaldo legal no § 2º[1] do art. 2º da Lei nº 11.892/2008 que atribui aos Institutos Federais o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais no âmbito de sua atuação. Dada a relevância estratégica das atividades desenvolvidas no setor portuário para o desenvolvimento econômico e social do país, torna-se indispensável a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores que atuam nesse segmento, tanto em regime avulso quanto permanente.

Ao designar os Institutos Federais como responsáveis pela emissão dos certificados de qualificação, a norma aproveita a capilaridade, expertise e infraestrutura já consolidadas dessas instituições na formação e certificação profissional, assegurando elevados padrões de qualidade e alinhamento às demandas específicas do setor portuário.

Essa medida visa não apenas promover maior transparência e confiabilidade no processo de certificação, mas também garantir que os trabalhadores portuários estejam devidamente capacitados para atender às exigências tecnológicas e operacionais do transporte aquaviário, fortalecendo assim a eficiência e competitividade dos portos brasileiros.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD257735967400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257735967400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 364/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.364/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca assegurar o princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

A isonomia salarial entre o trabalhador avulso e o vinculado se faz necessária para garantir que não haja discriminação, precarização ou redução da remuneração dos trabalhadores avulsos, que desempenham as mesmas funções, sob as mesmas condições de trabalho, que os trabalhadores contratados diretamente com vínculo empregatício.

Ao inserir essa obrigatoriedade no *caput* do art. 105, estamos assegurando que ambos os tipos de trabalhadores — avulsos e vinculados — recebam tratamento justo e igualitário, promovendo a valorização do trabalho e evitando que a liberdade de organização do trabalho portuário resulte em diferenças injustificadas nos níveis salariais e de benefícios. Esta emenda visa garantir a dignidade no trabalho e a

CD256273329000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256273329000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 364/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.364/2025

proteção dos direitos fundamentais, conforme estabelecido na nossa Carta Magna e nos tratados internacionais de que o Brasil é signatário.

A redação do artigo 105 do projeto de lei conflita com artigo que promove a negociação coletiva para as relações do trabalho.

O Artigo 105 coloca em evidência uma questão central: a definição unilateral, pelo tomador de serviços portuários, de aspectos essenciais da relação e do contrato de trabalho. Tal proposta, ao concentrar o poder de decisão nas mãos do tomador, viola o espírito de negociação coletiva que foi reforçado tanto pela Constituição Federal de 1988 (CF/88, art. 7°, incisos VI, XIII, XIV, XXVI; art. 8° inciso VI; e art. 114, §§ 1° e 2°), como pela jurisdição do Supremo Tribunal Federal (STF – TEMA 1046) e pela reforma trabalhista de 2017.

Há alguns pontos críticos a serem considerados nessa análise:

1. Desalinhamento com o Princípio da Negociação Coletiva

A CF/88, nos artigos antes mencionados, menciona explicitamente as convenções e acordos coletivos de trabalho, fortalecendo a negociação coletiva como uma forma legítima de definição de condições de trabalho. O artigo 88 da proposta legislativa, ao dar exclusividade ao tomador de serviços para definir questões como composição de quantitativo, salários e benefícios, enfraquece a participação dos sindicatos e das representações de trabalhadores no processo de negociação, bem como torna a negociação coletiva facultativa e suplementar, pois, por obvio, aquele quer puder, por ato discricionário, definir todos os contornos da relação laboral, não terá qualquer razão de discutir tais parâmetros com os representante dos trabalhadores, como previsto na parte final da redação proposta.

2. Contradição com a Reforma Trabalhista e Tema 1046 do STF

O Tema 1.046 do STF reforça que uma negociação coletiva deve prevalecer, inclusive em aspectos relacionados aos direitos trabalhistas, desde que respeitados os direitos fundamentais e constitucionais. O artigo, da forma como está redigido, contraria essa orientação ao priorizar decisões unilaterais do tomador de serviços.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) deu ênfase ao “negociado sobre o legislado”, estabelecendo que as negociações coletivas tenham prevalência sobre a legislação, em diversos aspectos (artigo 611-A da CLT). No entanto, a redação do artigo 88, ao centralizar as decisões sobre o contrato de trabalho nas mãos do prestador de serviços, desconsidera o papel fundamental que os sindicatos têm nesse processo de negociação.

Assim, se o Tema 1.046 do STF enfatiza a autonomia sindical e a prevalência do negociado, desde que respeitados os princípios constitucionais. Ao permitir que o tomador de serviços tome decisões unilaterais, o artigo 88 parece subverter esse entendimento, impondo limites à negociação coletiva que a Constituição e a reforma trabalhista buscam promoção econômica.

3. Desigualdade de Poder de Barganha

Outro ponto a se criticar é o potencial desequilíbrio de poder de negociação entre trabalhadores e tomadores de serviços. O artigo, ao permitir que o tomador defina unilateralmente várias condições de trabalho, ignora o fato de que os

CD256273329000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 364/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.364/2025

trabalhadores portuários, em muitos casos, estão em situação de vulnerabilidade econômica e social. Isso pode criar um cenário em que a negociação coletiva, mesmo prevista no texto, é enfraquecida ou até mesmo vazia, já que a "exclusividade" dada ao tomador para definir condições essenciais torna difícil para os trabalhadores ou seus representantes negociarem em pé de igualdade.

CONCLUSÃO

O artigo 105, ao conferir exclusividade ao tomador de serviços para a definição de aspectos importantes da relação de trabalho, parece se afastar dos princípios e fundamentos da negociação coletiva defendidos pela CF/88, pelo STF no Tema 1046 e pela reforma trabalhista. Uma redação que restringe a autonomia coletiva e dá ampla discricionariedade ao empregador sobre condições de trabalho prejudica o equilíbrio necessário nas relações laborais justas e viola o princípio da boa-fé na negociação coletiva.

Uma revisão desse dispositivo deveria, portanto, garantir uma participação mais efetiva dos sindicatos e organizações de trabalhadores na definição dessas condições, equilibrando as prerrogativas dos tomadores de serviço com os direitos dos trabalhadores, a fim de promover uma negociação coletiva autêntica e equilibrada.

Não bastasse, há conflito entre as disposições dos artigos 88 e 91 da proposta legislativa, se não, vejamos:

Reconhecimento da Negociação Coletiva (Artigo 91) vs. Decisão Unilateral (Artigo 105).

O artigo 91 valoriza o papel da negociação coletiva e da liberdade sindical, tornando-os pilares das relações de trabalho nos portos. Ele permite expressamente a validade dos acordos coletivos, mesmo quando envolvimento de certos compromissos

Em contrapartida, o artigo 88 confere ao tomador de serviços o poder exclusivo para definir elementos centrais das condições de trabalho. Isso cria uma relação de poder assimétrica e praticamente elimina o papel da negociação coletiva, o que é

Autonomia da Vontade Coletiva vs. Centralização Decisória:

O §1° do artigo 91 enfatiza que o Judiciário deve ter intervenção mínima em acordos coletivos, respeitando a autonomia da vontade coletiva. Isso reforça a ideia de que as partes envolvidas (trabalhadores e tomadores de serviços) devem ser as principais responsáveis por definir suas condições de trabalho

O artigo 88, ao permitir que o tomador de serviços defina unilateralmente os aspectos fundamentais do contrato de trabalho, esvazia essa autonomia coletiva. Mesmo com a menção de “salvo o disposto em negociação coletiva”, na prática, a prerrogativa dada ao tomador tende a limitar o poder negocial dos sindicatos, levando a uma relação de trabalho menos participativa e equilibrada.

Valorização do Trabalho vs. Prevalência do Poder do Empregador:

O artigo 91 busca promover um ambiente de trabalho justo e seguro, com valorização do trabalho humano e priorização do vínculo empregatício. Ele menciona a importância da capacitação profissional, da democratização do acesso aos postos de trabalho e da garantia de condições dignas.

CD256273329000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256273329000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 364/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.364/2025

O artigo 105, ao focar na definição unilateral por parte do tomador, vai na contramão desses princípios, pois ao centralizar o poder decisório, pode levar a um cenário onde as condições de trabalho sejam condicionais com base apenas nos interesses do empregador, sem a participação ativa dos trabalhadores e suas representações sindicais.

Consolidação da Crítica

Os artigos 105 e 91 apresentam diretrizes que, em essência, estão em conflito. Enquanto o artigo 91 coloca a negociação coletiva, a liberdade sindical e a valorização do trabalho no centro das relações laborais nos portos, o artigo 88 permite

ao tomador de serviços estabelecer unilateralmente as condições do trabalho, enfraquecendo o papel dos sindicatos e limitando a negociação coletiva.

Essa inconsistência interna no texto legal viola os princípios constitucionais consagrados pela CF/88, que autoriza e valoriza a negociação coletiva como um direito dos trabalhadores (art. 7°, inciso XXVI). Além disso, contraria a orientação do Tema 1046 do STF, que reforça a prestígio da negociação coletiva em relação ao “negociado sobre o legislado”. A reforma trabalhista de 2017 também enfatizou o fortalecimento da negociação coletiva como meio de modernizar as relações de trabalho. No entanto, o artigo 88 parece subverter essa lógica ao permitir decisões unilaterais pela tomada de serviços.

Portanto, para harmonizar a legislação portuária com os princípios constitucionais, a jurisdição do STF e a reforma trabalhista, seria necessário reformular o artigo 88. Uma revisão adequada deveria garantir um equilíbrio entre as partes envolvidas, respeitando a autonomia sindical e a negociação coletiva, conforme preconizado no artigo 91. Essa mudança promoveria um ambiente de trabalho mais justo e participativo, onde os trabalhadores portuários tivessem uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, e o diálogo social seria efetivamente valorizado.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD256273329000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256273329000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 365/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.365/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA SUBSTITUTIVA

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

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 106, incluindo-se um parágrafo único, do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 106. É facultada aos titulares portos privados a contratação trabalhadora portuária, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, observado o disposto em instrumento coletivo de trabalho firmado com sindicatos de portuários que representam categoria profissional diferenciada.

Paragrafo único. Os portos privados também poderão utilizar trabalhador portuários avulsos, com a intermediação de OGMO com competência sobre o local da referida instalação portuária, obedecendo à negociação coletiva de trabalho."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo assegurar que os trabalhadores portuários, seja nos portos públicos ou privados, sejam previamente habilitados conforme estabelecido por esta lei, garantindo que as qualificações e certificações necessárias sejam atendidas para o exercício seguro de suas atividades.

A necessidade de habilitação prévia justifica-se pelos princípios constitucionais e legais que garantem a segurança no trabalho. O art. 7°, inciso XXII, da Constituição Federal prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança. A habilitação dos trabalhadores portuários é fundamental para garantir que estes atuem de maneira segura e eficiente, minimizando riscos para si mesmos, para os seus colegas e para o ambiente de trabalho no porto.

Ademais, esta emenda está de acordo com as Normas de Segurança e Medicina do Trabalho brasileiras, que exigem a qualificação e o treinamento adequados

para a execução de atividades que possam implicar riscos à saúde e à segurança dos trabalhadores.

CD251979468300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251979468300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 365/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.365/2025

O trabalho portuário, devido à sua natureza, envolve operações complexas e muitas vezes perigosas, como o manuseio de cargas pesadas, maquinário e embarcações, o que torna indispensável a qualificação profissional.

Ainda, a emenda também encontra fundamento nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), especialmente nas Convenções n° 155 e n° 187, que tratam da segurança e saúde no trabalho e exigem que os estados signatários implementem medidas legislativas e práticas para garantir que os trabalhadores sejam devidamente capacitados e habilitados para suas funções, com o objetivo de proteger sua integridade física e psíquica.

Ao inserir a obrigatoriedade de habilitação prévia na contratação de trabalhadores portuários, estamos promovendo a segurança no ambiente de trabalho e preservando a saúde e a vida dos trabalhadores, conforme os princípios constitucionais e as normas internacionais de que o Brasil é signatário.

A proposta legislativa contida no Art. 89 que estabelece a liberdade dos portos privados para contratar trabalhadores portuários, com vínculo empregatício ou avulso, diretamente ou por intermediário de Empresa de Prestação de Trabalho Portuário (EPTP), suscita uma série de críticas, especialmente no que tange aos aspectos de segurança do trabalho, qualificação profissional e eficiência operacional.

1. Segurança e Capacitação dos Trabalhadores Portuários

Um dos principais pontos críticos é a ausência de exigência de capacitação, treinamento e habilitação prévia dos trabalhadores portuários. A atividade portuária, por sua natureza, envolve operações complexas, com riscos importantes tanto para os trabalhadores quanto para as cargas movimentadas. A falta de critérios claros para a contratação de profissionais envolvidos pode resultar em acidentes, prejudicando não apenas a saúde e a segurança dos trabalhadores, mas também a eficiência das operações portuárias.

Além disso, a qualificação é fundamental para lidar com equipamentos específicos, processos operacionais específicos e normas de segurança complexas que envolvem o setor. A proposta, ao não importar esses requisitos, é cumprir a necessidade

de manter trabalhadores habilitados, o que contraria a lógica de segurança no ambiente portuário.

2. Produtividade e Eficiência Operacional

A eficiência da operação portuária está intrinsecamente ligada à capacitação dos trabalhadores. Profissionais treinados, experientes e capacitados conseguem operar com maior produtividade, evitando danos às mercadorias, atrasos e interrupções operacionais. A liberdade irrestrita de contratação proposta no artigo pode abrir margem para a entrada de trabalhadores não prejudicados, o que prejudicaria a eficiência do porto, resultando em custos adicionais e perda de competitividade.

CD251979468300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251979468300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 365/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.365/2025

3. Precarização das Relações de Trabalho e Erosão de Direitos Trabalhistas

A proposta pode gerar uma precarização das relações de trabalho ao permitir que a contratação ocorra sem critérios mínimos de habilitação ou capacitação, potencializando a contratação de mão de obra sem experiência ou conhecimento técnico. Isso vai contrariar os princípios de valorização do trabalho humano e da função social da empresa, conforme estabelecido na Constituição Federal.

Além disso, ao flexibilizar a contratação por meio de EPTPs ou diretamente pelos portos privados, a proposta pode enfraquecer as proteções contraídas aos trabalhadores portuários avulsos, que atualmente possuem direitos específicos e uma organização de trabalho exigida para garantir condições mínimas de dignidade e segurança.

4. Convenção 137 da OIT e Proteção dos Trabalhadores Portuários

É importante destacar que a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) visa garantir o emprego e a renda resultantes para os trabalhadores portuários, incentivando a contratação de trabalhadores previamente capacitados e habilitados para promover o pleno emprego e a proteção da força de trabalho. A proposta legislativa contraria tais princípios, ao flexibilizar a contratação sem se preocupar com a capacitação profissional dos trabalhadores, o que pode levar a um aumento da instabilidade laboral, do desemprego e das condições precárias de trabalho.

5. Contrariedade aos Princípios Constitucionais

A liberdade de contratação pelo Art. 89 colide com princípios constitucionais relevantes, tais como:

- Dignidade da Pessoa Humana: A dignidade é impactada diretamente pela qualidade das condições de trabalho. A contratação sem contratos relacionados não apenas à saúde e segurança do trabalhador, mas também ao seu desenvolvimento profissional e pessoal.

- Valores Sociais do Trabalho e Livre Iniciativa: A Constituição preza por uma relação equilibrada entre trabalho e capital, onde uma iniciativa livre deve coexistir com a valorização social do trabalho. A proposta não promove tal equilíbrio, permitindo que a busca pela redução de custos pelos portos privados ocorra à custa da desvalorização e desqualificação do trabalho portuário.

- Direito Adquirido e Liberdade de Ofício: Trabalhadores portuários que possuem capacitação e experiência específica podem ter seus direitos e sua posição no mercado de trabalho ameaçados pela contratação de mão de obra não comprometida, o que prejudica a continuidade e a estabilidade de sua carreira.

CD251979468300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251979468300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 365/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.365/2025

CONCLUSÃO

A proposta legislativa, ao conceder liberdade irrestrita na contratação de trabalhadores portuários por portos privados, desconsidera aspectos fundamentais relacionados à segurança, qualificação profissional e eficiência operacional. Além disso, promove a precarização das relações de trabalho e contraria tanto os princípios constitucionais quanto as normas internacionais de proteção ao trabalhador portuário. A ausência de requisitos de capacitação e treinamento vai contra o desenvolvimento sustentável do setor portuário e coloca em risco a segurança dos trabalhadores, das operações e da carga movimentada.

Uma abordagem mais equilibrada seria exigida critérios mínimos de qualificação e treinamento, harmonizando a liberdade de contratação dos portos privados com a necessidade de manter padrões adequados de segurança, eficiência e proteção aos trabalhadores portuários.

Com isso, buscamos garantir a efetiva proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, reforçando o compromisso do Estado com a segurança no trabalho e a valorização da vida humana.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD251979468300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251979468300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 366/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.366/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprimir o *caput* do artigo 102 do Projeto de Lei 733/2025.

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

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário, em emenda a ser inserida no Capítulo VI deste PL, e não ao trabalhador. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD251426178800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251426178800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 367/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.367/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao artigo 110 do Projeto de Lei 733/2025

"Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários devem constituir um órgão de gestão de mão de mão de obra – OGMO destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e no regime de trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o registro do trabalhador portuário;

III – selecionar, treinar e habilitar o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro do trabalhador avulso;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas necessárias ao atendimento do trabalho portuário sob o regime de avulso e vínculo de emprego a prazo indeterminado, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII – Ceder trabalhador portuário avulso para vínculo de emprego a prazo indeterminado; e

VIII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1º. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições em contrário pactuada em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

§ 2º. Caso celebrado acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;"

CD256175139100

JUSTIFICATIVA

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256175139100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 367/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.367/2025

O OGMO- Órgão Gestor da Mão de Obra do Trabalho Portuário deve ser o único para fornecer a mão de obra avulsa em cada porto, tendo a responsabilidade de realizar administração e fornecimento dessa mão de obra do trabalho, podendo ceder trabalhador para vínculo de emprego a prazo indeterminado.

A permissão para criação de empresas prestadoras de trabalho avulso para concorrer com o OGMO, simplesmente contribuiu para um desarranjo geral do sistema, com violação a Convenção 137 da OIT.

Sem um órgão responsável de controlar o número de trabalhadores avulsos necessários ao atendimento da demanda de cada porto, haverá a precarização da mão de obra, além de um aumento indiscriminado de trabalhadores de forma que não será assegurada a obtenção e ganho.

Por outro lado, o projeto não assegura a garantia de renda. Se permite um aumento indiscriminado de trabalhadores com a consequente redução de oportunidades de trabalho, deve, em contrapartida assegura a garantia de renda.

Ao defender o modelo de centralização no fornecimento da mão de obra a único órgão é possível o efetivo controle e regulação dos quantitativos, como acontece com a atual legislação.

Por essas razões, a formação do OGMO não pode ser facultativa, mas, deve ser obrigatória, ao mesmo tempo que deve ser rejeitado o modelo de fornecimento de mão de obra avulsa por empresas prestadoras de serviços. Esse modelo que tem por espelho o que acontece em Portugal, tem se mostrado ineficaz e desastroso.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD256175139100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256175139100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 368/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.368/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embaracações.

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

I – capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

III- conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, convés, plataformas e em outros locais da embarcação.

CD259833536300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259833536300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 368/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.368/2025

"§ único O trabalho portuário estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embarcações é considerado categoria profissional diferenciada."

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje).

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos).

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

CD259833536300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259833536300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 368/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.368/2025

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no “costado” das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

CD259833536300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259833536300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 368/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.368/2025

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de "trabalho portuário" não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada para manter a atividade centenária de conferência de carga.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD259833536300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259833536300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:33:33.830 - CTRAB
EMC 369/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.369/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

> "Art. 105. Em negociação coletiva de trabalho serão definidos a composição do quantitativo das equipes, a remuneração, os benefícios e as demais condições do trabalho, tanto na modalidade avulsa como a vínculo empregatício a prazo indeterminado, observando ao princípio da consensualidade previsto no Art. 108 deste Projeto de Lei".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda incentiva a negociação coletiva e a observância dos princípios constantes no artigo 108 no sentido de que as relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos diversos princípios elencados nesse dispositivo.

O princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos também deve ser respeitado.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

Por outro lado, a negociação coletiva deve ser incentivada, pois somente através do diálogo se estabelecem as relações harmoniosas do capital e do trabalho.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD259120559900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259120559900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 370/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.370/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 99 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 99. Considera-se trabalho portuário a atividade de movimentação e transporte de carga a bordo das embarcações principais, auxiliares e de apoio, bem como em terra desde o costado do navio até a entrada ou saída dos portões ou gates; a operação de equipamentos de terra ou de bordo, nos portos públicos e privados, no transporte e movimentação interno de carga inclusive de contêineres por caminhões ou TT (terminais tractors); na amarração de navios; no conserto, na etiquetagem, na restauração e remarcação de mercadorias; a vigilância de embarcações; a conferência a bordo, no costado, nos armazéns e pátios, nos gates e balanças; a limpeza e remoção de resíduos; a movimentação de bagagens e serviços correlatos de navio de passageiros; o lonamento e deslonamento, a peação e desapeação a bordo e em terra bem como a colocação e retirada de castanhas; nos serviços conexos, correlatos e acessórios de carregamento e descarga de embarcações; nos serviços internos de movimentação de mercadorias por quaisquer meios, nos pátios e armazéns da área portuária alfandegada ou não, explorada em regime de arrendamento ou concessão dentro da área de porto organizado."

§ 1º. Os serviços portuários a que se refere o caput estão inseridos nas categorias profissionais de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcação, na forma de esta lei.

§ 2º. Fica assegurada a exclusividade dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho na modalidade avulsa e para a contratação a vínculo empregatício por prazo indeterminado nos serviços previsto no caput;

§ 3º. Como contrapartida ao direito à exclusividade os portuários registrados no OGMO deverão sempre estar à disposição e prontos para trabalhar, conforme inteligência da Convenção 137 da OIT, Art. 3º, item 3.

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

§ 5° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas;

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e minui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. ausa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos abalhadores.

CD254309534700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254309534700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 370/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.370/2025

Nessa cadeia de movimentação de carga, o serviço de transporte interno faz parte do armazenamento e ainda do movimento de recebimento e entrega de carga, sendo atividade essencialmente portuária quando desenvolvida no porto público e/ou privado.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive offshore é desenvolvido por trabalhadores portuários e a exclusão do trabalho dos estivadores, principalmente em portos do norte do país trará sérios prejuízos pela redução da oferta de trabalho, com grande impacto social negativo

O projeto de Lei acaba com categorias centenárias sem regular as consequências e assegurar o devido amparo social.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

Por outro lado, é o vigia portuário, inquestionável e verdadeiro sentinela de fronteira, na medida em que, ao assumir seu posto de trabalho, estabelece-se como agente de segurança, tanto das pessoas que pretendam ir a bordo, como das mercadorias, produtos e carga em geral, além de assumir a figura do “garantidor legal por ingerência”.

Nos dias de hoje, todos os portos devem cumprir as exigências do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS, a fim de que possam operar os produtos, cargas e mercadorias, destinados à Europa e Estados Unidos.

Nesse sentido tem o vigia portuário formação para atender as exigências constantes de Parte A, Seção 7, 9 e seus respectivos itens do ISPS CODE, bem como pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros que:

CD254309534700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254309534700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 370/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.370/2025

1. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção ao navio.

2. Controlar o acesso ao navio.

3. Controlar o acesso de pessoas e seus pertences.

4. Monitorar as áreas de aceso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso a mesma.

5. Monitorar as áreas de convés e em torno do navio.

6. Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio.

7. Assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis.

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Temos também informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Ainda que em alguns portos os consertadores estão sendo utilizados como multifuncionais na atividade de conferência, parecendo injusta a migração forçada para outras categorias.

A expressão mais utilizada para tratar o desaparecimento do contrato de labor é “extinção”. O que propõe a norma é a extinção de categorias que historicamente serviram aos propósitos do capital e do país. Não nos parece ser momento oportuno e nem a forma adequada para extinção de atividades da categoria portuária, sobretudo sem qualquer compensação ou indenização, ainda mais sem qualquer estudo ou impacto do número de afetados, bem por isso manifestamos nossa discordância e somos pela manutenção da atual regra.

CD254309534700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254309534700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 370/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.370/2025

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no “costado” das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

O trabalho considerado de retaguarda em alguns portos nacionais representa parcela substancial da utilização da mão de obra avulsa, posto que na retaguarda o trabalho é constante (recebimento, armazenamento, entrega, remoção etc.…), enquanto no cais somente quando há navio.

As normas trabalhistas devem respeito integral aos direitos e garantias fundamentais, expressos ou implícitos, além da própria higidez do sistema produtivo que atualmente garante e assegura o processamento de carga portuária.

Assim, qualquer alteração no modelo de produção que amplie ou reduza garantias e direitos deve estar fulcrado em estudos técnicos e amparados em expectativas que não só regulem o futuro com vistas a automação, mas também crie soluções adequadas para a mão de obra que será impactada pelas modificações legislativas.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

CD254309534700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254309534700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 370/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.370/2025

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também devem contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos, “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais tampouco pode a lei estabelecer redação descolada da realidade, uma vez que o conceito de trabalho não comporta abstração, mas contornos de natureza técnica, operacional, jurídica e histórica, que não podem ser afastados por mera convenção ou opção legislativa, sem um esteio na racionalidade do argumento ou daquilo que se pretende normatizar.

A proposta original, que no caput do artigo 99 limitava o conceito de labor portuário a bordo e no costado das embarcações, se mostra deletéria e disruptiva, pois não há contornos técnicos para formar novos conceitos, mas conceitos a partir de meras convenções, o que importa em mera abstração, o que pode ser confirmado, por exemplo, quando no inciso III do artigo é disposto que não é labor portuário aquele prestado em “barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore”, ou seja, nem mesmo à bordo e no costado de tais embarcações

(a exemplo dos rebocadores e dos navios de supply) a movimentação de carga importaria em trabalho portuário, sem que qualquer critério ou justificativa técnica tenha sido apresentada, pelo que a proposta aqui objeto de emenda impõe limites de local (a bordo e costado) e, por fim, até mesmo do tipo de embarcação que importaria em regra de exceção (barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore), disposição sem qualquer critério técnico.

Destaque-se que, a exclusão do trabalho portuário em barcaças e balsas tem forte impacto em portos do norte do país, onde esse tipo de operação representa parcela significativa do trabalho portuário.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada.

CD254309534700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer
https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254309534700

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Sala da Comissão, 22 de abri de 2025.

Deputado Alexandre Lindenmeyer
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 370/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.370/2025

CD254309534700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254309534700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 371/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.371/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1°. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições contrarias pactuada pelas partes em instrumento coletivo de trabalho;

§ 2°. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços e, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará

CD253144938900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253144938900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 371/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.371/2025

sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, previstos no instrumento coletivo que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro; II - promover:
a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, bem como, daquele com outra forma de contratação, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

CD253144938900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253144938900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 371/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.371/2025

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

CD253144938900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253144938900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 371/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.371/2025

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga quando realizados a bordo.

CD253144938900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253144938900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 371/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.371/2025

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput , não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

CD253144938900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253144938900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 371/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.371/2025

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT."

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor.

Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias.

Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalho-cidade).

A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas das quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades

Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos, assegura a operacionalidade

CD253144938900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253144938900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 371/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.371/2025

dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a substituição do TíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO proposto no projeto de lei pela redação atual do CAPíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra, como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD253144938900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253144938900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 372/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.372/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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

§ 1° A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo OGMO..

§ 2° A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1° deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou 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 e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

§ 3° os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4° O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 5° Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações recepcionados pelo respesctivo órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT, a todo trabalhador portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo substituir a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), entidades que representam os interesses do capital, por federações que representam os trabalhadores portuários, a Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251461460500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CD251461460500

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 372/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.372/2025

Portuárias (FENCCOVIB), no processo de autorização de qualificação e certificação profissional.

A substituição das entidades garante uma maior representatividade dos trabalhadores portuários no processo de qualificação e certificação profissional, conferindo legitimidade ao processo e permitindo que os próprios trabalhadores participem mais ativamente das decisões e autorizações relacionadas à sua profissão, suas qualificações e à prestação de serviços portuários.

Não se entendeu ou justificou ou explicitou a razão de serem excluídas as entidades representativas dos trabalhadores do direito a participar da qualificação do trabalho portuário no projeto.

Por outro lado, existe a necessidade do controle de quantitativo dos trabalhadores para atender a cada porto, cabendo esse controle a nível nacional a ANTAQ.

A Convenção 137 da OIT determina no artigo 4, 1 que *os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto.* E, isto somente é possível que o controle do quantitativo de trabalhadores disponíveis,

Tal medida busca reforçar a valorização da mão de obra e o respeito aos direitos trabalhistas, assegurando uma abordagem mais equilibrada nas relações de trabalho no setor portuário.

O artigo 84 define o "trabalhador portuário" como aquele que possui uma qualificação profissional certificada para exercer atividades no porto público. No entanto, ao analisar essa definição à luz do conceito de "categoria profissional diferenciada", percebe-se um conflito direto com o artigo 511, parágrafo 3°, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O artigo 511, parágrafo 3°, da CLT estabelece que uma categoria profissional diferenciada é caracterizada por regulamentações próprias e específicas, que se aplicam mesmo quando os trabalhadores empregados em empresas que realizam a mesma atividade econômica, atividades econômicas semelhantes ou relacionadas. No caso dos trabalhadores portuários, o trabalho realizado tanto em portos públicos quanto em portos privados se enquadra na definição de “mesma atividade econômica ou atividades econômicas similares ou relacionadas”.

A redação atual do artigo 84, ao limitar-se a mencionar apenas o trabalho portuário no âmbito do porto público, cria uma restrição que desconsidera a amplitude da categoria profissional diferenciada, violando, assim, o disposto na CLT. Esta publicação falha ao não reconhecer que a atividade portuária, independentemente do tipo de porto (público ou privado), integra a mesma cadeia econômica, o que reforça a necessidade de regulamentação própria para todos os trabalhadores que atuam nesse setor, conforme exige a CLT.

Além disso, a omissão do artigo 84 em abordar as condições específicas, as normas coletivas legais e os direitos e deveres próprios dos trabalhadores portuários, independentemente do tipo de porto em que atuam, comprometem a proteção da categoria diferenciada. Tal omissão não apenas viola o artigo 511, parágrafo 3°, da CLT, mas também dificulta a aplicação de direitos específicos, como a negociação coletiva e condições especiais de trabalho, essenciais para categorias profissionais que possuem competências e características próprias.

Quanto à garantia de renda mínima e de acesso ao trabalho, a proposta legislativa trazida no § 5° visa harmonizar a previsão legal com o preceito contido na Convenção 137 da OIT de garantir aos trabalhadores portuários um mínimo

CD251461460500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251461460500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 372/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.372/2025

de período de emprego ou um mínimo de renda visa proteger essa categoria de profissionais diante das especificidades do trabalho portuário, como sua sazonalidade e a crescente mecanização e tecnologia nos processos de movimentação de trabalho de cargas. Essa proteção se justifica pelos seguintes aspectos:

Os portos são conhecidos por terem atividades que variam conforme as demandas de comércio e transporte marítimo. Em determinados períodos, há grande movimentação de cargas, enquanto em outros, a atividade diminui significativamente.

Essa sazonalidade torna o trabalho dos portuários intermitente, com períodos de alta demanda e períodos de escassez de trabalho, criando uma instabilidade natural de renda e emprego. A Convenção 137 da OIT surge para amenizar esse efeito, garantindo que os trabalhadores tenham um mínimo de renda ou emprego garantido

A modernização dos portos, com a adoção de maquinário mais avançado e processos automatizados, impede a necessidade de mão de obra manual. Essa transformação gera riscos de desemprego ou redução drástica de trabalho para os trabalhadores portuários tradicionais, que dependem de operações de carregamento e descarregamento de cargas. Portanto, a garantia de um mínimo de emprego ou renda serve como uma rede de proteção contra os impactos negativos que a mecanização e a automação podem ter sobre a força de trabalho portuária

A natureza do trabalho portuário, especialmente pela sua importância estratégica para o comércio internacional e para o funcionamento das cadeias de suprimentos, exige um mínimo de estabilidade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. A Convenção 137 permite a necessidade de equilibrar a flexibilidade operacional dos portos com a segurança econômica dos trabalhadores. Ao garantir um mínimo de emprego ou renda, há uma tentativa de reduzir as desigualdades e promover condições dignas de trabalho, que também repercutem na estabilidade das comunidades portuárias e no ambiente social das cidades portuárias.

Os trabalhadores portuários possuem habilidades específicas, muitas vezes adquiridas ao longo de anos de experiência em atividades de alta periculosidade e exigência física. A Convenção 137, ao garantir uma renda mínima ou emprego, regular e valorizar essa singularidade, preservando o capital humano e mantendo uma reserva de trabalhadores constituída para quando a atividade portuária for exigida

Em resumo, a previsão legal da Convenção 137 da OIT é uma resposta direta à vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores portuários diante das flutuações inerentes à atividade portuária e à evolução tecnológica. Ela busca equilibrar as necessidades dos portos de eficiência e modernidade com a necessidade de preservar o bem-estar dos trabalhadores, garantindo-lhes um mínimo de segurança e dignidade no emprego e na renda.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025.

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD251461460500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251461460500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 373/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.373/2025

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se ao art. 103 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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 nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, ressalvado o disposto no § 4º do Art. 99 desta lei;

II – Trabalho avulso, exclusivamente por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO;

§1° O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário ou o operador portuário, observado a negociação coletiva com sindicato que representa categoria diferenciada;

§2° Enquanto permanecer no trabalho com vínculo de emprego a prazo indeterminado, o trabalhador avulso deixará de concorrer ao sistema de escalação avulsa do OGMO

§3° Fica vedada a utilização e contrato de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado

§4° O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho, salvo negociação coletiva de trabalho com a sindicato de categoria diferenciada.”

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo suprimir a expressão "Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP" do inciso II do artigo 86 do projeto de lei, eliminando, assim, a possibilidade de terceirização no fornecimento de mão de obra portuária nos portos públicos.

A terceirização do trabalho portuário, por meio de empresas prestadoras de serviço, representa um risco significativo para os trabalhadores, pois introduz a precarização do trabalho, a desvalorização da qualificação profissional e a perda de direitos adquiridos.

CD251364940300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251364940300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 373/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.373/2025

Além disso, a presença de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) gera uma concorrência desleal com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que tem como principal função garantir a alocação de trabalhadores portuários avulsos em conformidade com as necessidades operacionais, respeitando os princípios de rodízio e equidade.

A inserção das EPTPs compromete o papel do OGMO ao submeter os trabalhadores portuários à lógica do mercado, desvalorizando a função de regulação da mão de obra e promovendo uma redução salarial decorrente da terceirização, precarizando as condições de trabalho.

A terceirização também enfraquece os sindicatos e as organizações representativas dos trabalhadores, dificultando as negociações coletivas e a organização dos trabalhadores em prol da melhoria de suas condições laborais.

Além disso, leva à redução de garantias trabalhistas e à flexibilização das regras de contratação, impactando negativamente a qualidade do serviço prestado e os direitos dos trabalhadores portuários.

O modelo que está sendo proposto é reconhecidamente mal sucedido, como pode ser constatado em portos de Portugal.

A precarização da mão de obra acontece ainda por total falta de controle dos quantitativos necessários ao atendimento da demanda de cada porto. Existe ofensa a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 4, 1, determina que “os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto”.

Com a autorização de abertura e forma indiscriminada de empresas prestadoras de serviços terceirizadas não haverá o necessário dimensionamento dos efetivos de trabalhadores necessários ao atendimento da demanda.

Com isto ainda há ofensa ao art. 2, 2 da Convenção 137 da OIT, pois o projeto de lei não está garantindo “um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar.”

Cabe destacar ainda que as modalidades de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado, concorrem com o trabalho avulso, precarizando esta última forma de trabalho.

A proposta legislativa e a possibilidade de atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização tende a aumentar o turnover (rotatividade) dos trabalhadores, o que, em um ambiente portuário, pode impactar negativamente a segurança e eficiência das operações. A rotatividade alta implica uma perda de conhecimento técnico e prático dos trabalhadores, afetando diretamente a eficiência e a segurança no trabalho. No

CD251364940300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251364940300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 373/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.373/2025

caso dos portos, onde atividades são críticas e complexas, a continuidade e a experiência dos trabalhadores são essenciais para garantir operações seguras e eficientes.

A atuação Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico traz riscos adicionais à segurança nacional. Portos são locais estratégicos e sensíveis, suscetíveis ao terrorismo, tráfico de drogas, armas e pessoas. Trabalhadores portuários bem treinados e devidamente supervisionados são parte crucial dos mecanismos de prevenção desses riscos. A introdução de uma mão de obra terceirizada por meio de uma empresa que não tenha um sistema mais permanente de trabalhadores, como ocorre como o OGMO, que pode ter menor controle e treinamento, aumenta a vulnerabilidade a essas ameaças, tornando mais difícil garantir que todos os trabalhadores sejam confiáveis e tenham o treinamento adequado para identificar atividades ilícitas.

A proposta pode prejudicar a conformidade com normas e certificações internacionais de segurança portuária, como o ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code). A consistência, mínimo turnover e a qualidade dos trabalhadores portuários são fatores essenciais para garantir que as operações estejam em conformidade com esses padrões internacionais. A atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização compromete a padronização e o alto nível de competência requerido para atender tais certificações, colocando em risco a reputação e a operação dos portos em âmbito global.

A proposta objeto do PL, apresenta riscos significativos à produtividade, efetividade operacional e competitividade do Brasil no comércio internacional. A alta rotatividade de trabalhadores terceirizados nos portos públicos compromete o conhecimento prático, a qualidade das operações e a segurança, impactando negativamente a eficiência portuária. Como consequência, os portos brasileiros perdem competitividade, tornando-se menos atraentes para investimentos e negócios globais. Essa combinação de fatores contribui para o aumento do "custo Brasil", prejudicando a economia e dificultando o desenvolvimento sustentável do país. Portanto, a revisão da proposta como consta da emenda se faz necessária, focando na manutenção de padrões elevados de segurança e capacitação obrigatória dos trabalhadores para garantir operações portuárias eficientes e competitivas.

Por essas razões, a emenda propõe a exclusão da figura da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário (EPTP) no referido artigo, reforçando a centralidade do OGMO na gestão da mão de obra avulsa e assegurando que o trabalho portuário nos portos públicos e portos privados seja realizado em conformidade com as garantias legais e os princípios de proteção ao trabalhador.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD251364940300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251364940300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 374/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.374/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco 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 principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II– capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

III– conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

CD253123799000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253123799000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 374/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.374/2025

V- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e
VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 1° O trabalho portuário na capatazia, estiva, conferencia de carga e vigilância portuária é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 2° Para os fins desta lei, multifuncionalidade é habilitação do trabalhador para o exercício de mais de uma atividade portuária.

§ 3° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, e vigilância de embarcações e bloco com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda substitui o art. 104 do projeto de lei, mantendo o texto atual do art. 40 da Lei nº 12.815/2013, que bem regula as atividades do trabalho portuário avulso.

Tal modificação se justifica pela necessidade de preservar as categorias profissionais específicas do setor portuário, garantindo o pleno exercício dos direitos dos trabalhadores e observando as normas de proteção previstas tanto na Constituição Federal quanto nas convenções internacionais de que o Brasil é signatário.

A Constituição Federal de 1988, em seus arts. 7º, 8º e 9º, protege o direito ao trabalho, à livre organização sindical e à greve.

A extinção arbitrária de categorias profissionais sem uma devida mediação, estudo dos impactos no mercado de trabalho e as respectivas medidas compensatórias seria uma violação desses direitos fundamentais.

As Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), particularmente as Convenções nº 87 (sobre Liberdade Sindical e Proteção do Direito de Sindicalização) e nº 98 (sobre o Direito de Organização e Negociação Coletiva), protegem a organização dos trabalhadores em categorias profissionais e proíbem a extinção de categorias sem a devida negociação, compensação ou reacomodação no mercado de trabalho.

Além disso, a Convenção nº 158 da OIT, que regula a cessação da relação de trabalho, também se aplica à necessidade de proteger os trabalhadores de dispensas arbitrárias ou sem justa causa.

Ao modificar o art. 87 do projeto de lei, que propõe a multifuncionalidade como obrigatoriedade e que restringe as categorias profissionais à estiva e capatazia, estamos contrariando as normas constitucionais e as convenções da OIT

A extinção ou a alteração drástica dessas categorias não pode ser imposta sem que haja a devida análise de impacto social, medidas de reacomodação no mercado de trabalho e o oferecimento de indenizações justas aos trabalhadores afetados.

CD253123799000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253123799000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 374/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.374/2025

A Convenção 137 da OIT, específica do trabalho portuário obriga que a revisão das definições dos portuários seja por expressa consulta as representações profissionais estabelecendo: *2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários*.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8º da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8º) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

O texto substitutivo aqui apresentado assegura a continuidade das categorias profissionais já consolidadas e reconhecidas, assegurando, assim, a proteção dos trabalhadores portuários avulsos e garantindo o respeito aos seus direitos fundamentais.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD253123799000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253123799000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 375/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.375/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se os seguintes incisos I a III ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"I - É assegurada uma garantia renda anual para os trabalhadores portuários avulsos com inscrição válida no órgão de gestão de mão de obra, cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho e que cumpram regularmente suas obrigações profissionais inclusive as regras de assiduidade em vigor em cada porto, conforme regulamento.

§ 1º A garantia de renda anual será equivalente ao valor da média do ano civil imediatamente anterior da respectiva categoria em cada porto.

§ 2º Essa complementação será feita mensalmente e o valor a ser observado para tanto será equivalente a um doze avo do valor da média do ano civil imediatamente anterior.

§ 3º Além dos pré-requisitos previstos no presente artigo, somente fará jus a garantia da renda mínima, o trabalhador avulso que:

a - estiver apto para o trabalho portuário como avulso em no mínimo 80% dos dias do mês de apuração;

b - se disponibilizar para o trabalho no sistema de escalação em no mínimo, oitenta por cento das chamadas realizadas pelo respectivo órgão de gestão de mão de obra;
c - prestar os seus serviços nas escalações, inclusive compulsoriamente definidas pelo OGMO, no mínimo, a oitenta por cento dos turnos de trabalho para os quais tenha se habilitado no sistema de escalação do respectivo órgão gestor.

§ 4º Compete ao OGMO a apuração e comprovação dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º.

§ 5º O trabalhador que descumprir os requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º, por três meses consecutivos ou cinco meses alternados, fica excluído do programa de complementação de renda previsto neste capítulo.

II– Os trabalhadores portuários avulsos com 25 anos de inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulsos, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante uma indenização

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255849348900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer
CD255849348900

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 375/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.375/2025

equivalente a 70% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, observado o valor mínimo de R$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

III – Os trabalhadores portuários avulsos com 70 a nos de idade e com inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, terão sua inscrição cancelada em OGMO, mediante uma indenização equivalente a 40% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, ficando garantido um prazo de até 5 (cinco) anos para o TPA em atividade com idade superior a 70 anos;

IV - Aos trabalhadores portuários será garantido a participação nos lucros e resultados (PLR) das empresas tomadoras de serviço, conforme os preceitos da legislação vigente, como forma de incentivar o estímulo à produção e a dignidade no exercício das suas atividades.”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa garantir uma transição justa e digna para os trabalhadores portuários que venham a ser afetados por eventuais extinções de categorias ou alterações profundas em suas condições de trabalho. Os direitos fundamentais dos trabalhadores, garantidos pela Constituição Federal, especialmente no art. 7° e art. 8°, bem como nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), proíbem a extinção de categorias profissionais sem a devida mediação dos impactos econômicos e sociais, além da adoção de medidas compensatórias.

A Convenção n° 87 da OIT, sobre liberdade sindical e proteção do direito de sindicalização, e a Convenção n° 158, que trata da cessação da relação de trabalho, asseguram o direito à proteção contra demissões arbitrárias e impõem a necessidade de consultas com os trabalhadores para discutir soluções quando há mudanças estruturais no mercado de trabalho.

Além disso, o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) aqui proposto, baseado nas melhores práticas de negociação coletiva e na experiência de setores industriais e de serviços, oferece uma opção digna e justa para aqueles trabalhadores que desejam se desligar voluntariamente do trabalho portuário após 30 anos de serviços prestados, garantindo uma compensação financeira adequada.

A proposta de participação nos lucros e resultados das empresas tomadoras de serviços tem como objetivo valorizar o trabalho portuário e incentivar o aumento da produtividade de maneira alinhada aos interesses econômicos do setor.

A emenda se harmoniza, ainda, com princípios fundamentais estabelecidos nas Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Organização das Nações Unidas (ONU) e na Constituição Federal do Brasil, refletindo a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhecendo a função social da atividade econômica e incorporando experiências internacionais bem-sucedidas na proteção dos direitos dos trabalhadores.

A Convenção n° 168 da OIT sobre a Promoção do Emprego e Proteção contra o Desemprego (1988) enfatiza a necessidade de proteger os trabalhadores

CD255849348900

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255849348900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 375/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.375/2025

afetados por mudanças estruturais no mercado de trabalho. Ela incentiva os Estados membros a fornecerem benefícios adequados aos desempregados, garantindo-lhes uma renda mínima durante a transição para novos empregos.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos (ONU), em seu artigo 23, afirma que "toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego". A garantia de renda assegura que os trabalhadores não fiquem desamparados diante da extinção de suas categorias profissionais.

A *Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho estabelece no seu Artigo 2*, item *2 que: "Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do País ou do porto de que se tratar".*

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, estabelece como direito dos trabalhadores a assistência aos desempregados. Além disso, o princípio da dignidade da pessoa humana (Art. 1°, III) reforça a obrigação do Estado em proteger os cidadãos em situações de vulnerabilidade econômica.

A proposta de emenda que estabelece o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) para trabalhadores com no mínimo 30 anos de serviço (Art. 88, II), por seu turno, se alinha com o disposto na Recomendação n° 166 da OIT sobre a Rescisão do Contrato de Trabalho (1982) que sugere que medidas sejam tomadas para mitigar os efeitos da rescisão, incluindo programas de aposentadoria antecipada e compensações financeiras adequadas, sendo que o PDV respeita a autonomia do trabalhador ao permitir que ele opte pelo desligamento em condições favoráveis.

O PDV reconhece, ainda, a contribuição dos trabalhadores veteranos e proporciona uma transição digna para a aposentadoria, refletindo o compromisso social das empresas e do Estado com aqueles que dedicaram grande parte de suas vidas ao trabalho portuário.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a Alemanha e o Japão utilizam PDVs como ferramentas eficazes para reestruturar setores industriais, oferecendo pacotes generosos que reconhecem a dedicação dos trabalhadores e facilitam a transição para a aposentadoria ou novas oportunidades.

No que pertine à Participação nos Lucros e Resultados (PLR) para trabalhadores portuários, proposto na emenda como o inciso III do art., observamos que tal proposta se alinha com a Orientação da OIT contida na Convenção n° 131 sobre Fixação de Salários Mínimos (1970), a qual enfatiza a necessidade de garantir

remuneração justa e equitativa aos trabalhadores. A participação nos lucros e resultados é uma forma de reconhecer o esforço coletivo e promover a justiça salarial.

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, inciso XI, assegura a participação dos trabalhadores nos lucros ou resultados, desvinculada da remuneração, reforçando o direito à distribuição equitativa dos frutos do trabalho.

A PLR estimula a produtividade e o comprometimento, fortalecendo a relação entre empregadores e empregados. Além disso, promove a dignidade no exercício das atividades laborais, ao reconhecer e recompensar a contribuição dos trabalhadores para o sucesso empresarial.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como França e o Canadá, a participação nos lucros é prática comum e regulamentada,

CD255849348900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255849348900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 10:34:28.943 - CTRAB
EMC 375/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.375/2025

promovendo engajamento e alinhamento de interesses entre empregados e empregadores.

A presente emenda está ainda em sintonia com a prática adotada nos portos que são considerados como referência em operações portuárias em âmbito internacional. O modelo sugerido nesta emenda vem sendo aplicado nos portos da Costa Leste e Costa Oeste dos Estados Unidos desde 1.932.

A emenda proposta, com isso, reforça o princípio da dignidade da pessoa humana, central na Constituição Federal (Art. 1°, III), e reconhece o trabalho como fundamento da ordem social e econômica (Art. 170). Ao garantir renda, oferecer planos de desligamento justos e promover a participação nos lucros, a lei valoriza o trabalhador não apenas como força produtiva, mas como cidadão digno de proteção e reconhecimento.

A Constituição estabelece, ainda, que a atividade econômica deve cumprir sua função social (Art. 5°, XXIII; Art. 170). Isso implica em responsabilidades para com os trabalhadores e a sociedade em geral. As medidas propostas asseguram que o desenvolvimento econômico não ocorra em detrimento dos direitos trabalhistas, mas sim em harmonia com a justiça social e o bem-estar coletivo.

Novamente olhando para o cenário internacional, temos que diversos países adotam políticas similares para proteger trabalhadores em setores em transformação. A União Europeia, por exemplo, possui diretrizes para apoiar trabalhadores afetados por reestruturações, enfatizando a importância de medidas como compensações financeiras, requalificação profissional e participação nos lucros para garantir transições justas e sustentáveis.

Os fundamentos apresentados demonstram que o texto legal proposto está em consonância com as Convenções da OIT, os princípios da ONU e os preceitos da Constituição Federal do Brasil. Ele promove a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhece a função social da atividade econômica e incorpora práticas internacionais eficazes na proteção dos direitos laborais. Assim, as medidas propostas não apenas atendem aos requisitos legais e constitucionais, mas também reforçam o compromisso com a justiça social e o desenvolvimento humano.

Por fim, ao estabelecer uma garantia de renda temporária para os trabalhadores de categorias extintas, até que sejam reabsorvidos no mercado de trabalho, estamos assegurando um princípio fundamental de segurança econômica e dignidade no emprego, alinhado aos princípios constitucionais de proteção ao trabalho e à dignidade da pessoa humana.

Desta forma, a emenda proposta não apenas preserva os direitos dos trabalhadores afetados, mas também incentiva o diálogo social e a busca por soluções que respeitem os direitos fundamentais e promovam uma transição justa para todos os envolvidos.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD255849348900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255849348900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 12:28:20.687 - CTRAB
EMC 376/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.376/2025

EMENDA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 99 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 99. Considera-se trabalho portuário a atividade de movimentação e transporte de carga a bordo das embarcações principais, auxiliares e de apoio, bem como em terra desde o costado do navio até a entrada ou saída dos portões ou gates; a operação de equipamentos de terra ou de bordo, nos portos públicos e privados, no transporte e movimentação interno de carga inclusive de contêineres por caminhões ou TT (terminais tractors); na amarração de navios; no conserto, na etiquetagem, na restauração e remarcação de mercadorias; a vigilância de embarcações; a conferência a bordo, no costado, nos armazéns e pátios, nos gates e balanças; a limpeza e remoção de resíduos; a movimentação de bagagens e serviços correlatos de navio de passageiros; o lonamento e deslonamento, a peação e despeação a bordo e em terra bem como a colocação e retirada de castanhas; nos serviços conexos, correlatos e acessórios de carregamento e descarga de embarcações; nos serviços internos de movimentação de mercadorias por quaisquer meios, nos pátios e armazéns da área portuária alfandegada ou não, explorada em regime de arrendamento ou concessão dentro da área de porto organizado."

§ 1º. Os serviços portuários a que se refere o caput estão inseridos nas categorias profissionais de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcação, na forma de esta lei.

§ 2º. Fica assegurada a exclusividade dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho na modalidade avulsa e para a contratação a vínculo empregatício por prazo indeterminado nos serviços previsto no caput;

CD250379849300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250379849300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:28:20.687 - CTRAB
EMC 376/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.376/2025

§ 3º. Como contrapartida ao direito à exclusividade os portuários registrados no OGMO deverão sempre estar à disposição e prontos para trabalhar, conforme inteligência da Convenção 137 da OIT, Art. 3º, item 3.

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

§ 5° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas;"

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores, inclusive descumprindo ao Convenção 137 da OIT ratificada no Brasil.

Nessa cadeia de movimentação de carga, o serviço de transporte interno faz parte do armazenamento e ainda do movimento de recebimento e entrega de carga, sendo atividade essencialmente portuária quando desenvolvida no porto público e/ou privado.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive offshore é desenvolvido por trabalhadores portuários e a exclusão do

trabalho dos estivadores, principalmente em portos do norte do país trará sérios

prejuízos pela redução da oferta de trabalho, com grande impacto social negativo

O projeto de Lei acaba com categorias centenárias sem regular as consequências e assegurar o devido amparo social.

CD250379849300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250379849300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:28:20.687 - CTRAB
EMC 376/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.376/2025

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão das Informações Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

Por outro lado, é o vigia portuário, inquestionável e verdadeiro sentinela de fronteira, na medida em que, ao assumir seu posto de trabalho, estabelece-se como agente de segurança, tanto das pessoas que pretendam ir a bordo, como das mercadorias, produtos e carga em geral, além de assumir a figura do “garantidor legal por ingerência”.

Nos dias de hoje, todos os portos devem cumprir as exigências do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS, a fim de que possam operar produtos, cargas e mercadorias, destinados à Europa e Estados Unidos,

Nesse sentido tem o vigia portuário formação para atender as exigências constantes de Parte A, Seção 7, 9 e seus respectivos itens

CD250379849300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250379849300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:28:20.687 - CTRAB
EMC 376/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.376/2025

do ISPS CODE, bem como pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros de:

1.assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção ao navio.

2.Controlar o acesso ao navio.

3.Controlar o acesso de pessoas e seus pertences.

4.Monitorar as áreas de aceso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso a mesma.

5.Monitorar as áreas de convés e em torno do navio.

6.Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio.

7.Assegurar que informações sobre a proteção estejam prontamente disponíveis.

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Temos também informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade

CD250379849300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250379849300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:28:20.687 - CTRAB
EMC 376/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.376/2025

do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Ainda que em alguns portos os consertadores estão sendo utilizados como multifuncionais na atividade de conferência, parecendo injusta a migração forçada para outras categorias.

A expressão mais utilizada para tratar o desaparecimento do contrato de labor é “extinção”. O que propõe a norma é a extinção de categorias que historicamente serviram aos propósitos do capital e do país. Não nos parece ser momento oportuno e nem a forma adequada para extinção de atividades da categoria portuária, sobretudo sem qualquer compensação ou indenização, ainda mais sem qualquer estudo ou impacto do número de afetados, bem por isso manifestamos nossa discordância e somos pela manutenção da atual regra.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção inclusive a negociação coletiva.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida. Isto não poderia ser feito sem antes fazer um estudo no impacto na vida dos trabalhadores ou estar-se-ia contrariando o princípio da dignidade humana, acesso ao trabalho, a primazia da realidade ou a garantia constitucional da negociação coletiva.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a

CD250379849300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250379849300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:28:20.687 - CTRAB
EMC 376/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.376/2025

autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

O trabalho considerado de retaguarda em alguns portos nacionais representa parcela substancial da utilização da mão de obra avulsa, posto que na retaguarda o trabalho é constante (recebimento, armazenamento, entrega, remoção etc.…), enquanto no cais somente quando há navio.

As normas trabalhistas devem respeito integral aos direitos e garantias fundamentais, expressos ou implícitos, além da própria higidez do sistema produtivo que atualmente garante e assegura o processamento de carga portuária.

Assim, qualquer alteração no modelo de produção que amplie ou reduza garantias e direitos deve estar fulcrado em estudos técnicos e amparados em expectativas que não só regulem o futuro com vistas a automação, mas também crie soluções adequadas para a mão de obra que será impactada pelas modificações legislativas.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também devem contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

CD250379849300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250379849300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:28:20.687 - CTRAB
EMC 376/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.376/2025

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos, "todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida".

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de "trabalho portuário" não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais tampouco pode a lei estabelecer redação descolada da realidade, uma vez que o conceito de trabalho não comporta abstração, mas contornos de natureza técnica, operacional, jurídica e histórica, que não podem ser afastados por mera convenção ou opção legislativa, sem um esteio na racionalidade do argumento ou daquilo que se pretende normatizar.

A proposta original, que no caput do artigo 99 limitava o conceito de labor portuário a bordo e no costado das embarcações, se mostra deletéria e disruptiva, pois não há contornos técnicos para formar novos conceitos, mas conceitos a partir de meras convenções, o que importa em mera abstração, o que pode ser confirmado, por exemplo, quando no inciso III do artigo é disposto que não é labor portuário aquele prestado em "barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore", ou seja, nem mesmo à bordo e no costado de tais

CD250379849300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250379849300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:28:20.687 - CTRAB
EMC 376/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.376/2025

embarcações (a exemplo dos rebocadores e dos navios de supply) a movimentação de carga importaria em trabalho portuário, sem que qualquer critério ou justificativa técnica tenha sido apresentada, pelo que a proposta aqui objeto de emenda impõe limites de local (a bordo e costado) e, por fim, até mesmo do tipo de embarcação que importaria em regra de exceção (barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore), disposição sem qualquer critério técnico.

Destaque-se que, a exclusão do trabalho portuário em barcaças e balsas tem forte impacto em portos do norte do país, onde esse tipo de operação representa parcela significativa do trabalho portuário.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD250379849300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250379849300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:32:01.277 - CTRAB
EMC 377/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.377/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou o trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhadorportuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

CD255333972200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255333972200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:32:01.277 - CTRAB
EMC 377/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.377/2025

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário avulso; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1°. A requisição de mão de obra avulsa e a oferta de trabalho a vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita exclusivamente ao OGMO.

§ 2°. As regras referentes às relações entre capital e trabalho, estabelecidas em contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços serão obedecidas órgão de gestão de mão de obra.

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, inclusive a garantida de renda aos trabalhadores avulsos que permanecerem no OGMO, previstos no instrumento coletivo de trabalho que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação, combinado com o disposto na Convenção 137 da OIT, ratificada pelo Brasil.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

CD255333972200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255333972200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:32:01.277 - CTRAB
EMC 377/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.377/2025

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento
do registro.

d) II - promover:
a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;
b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e
c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

CD255333972200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255333972200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:32:01.277 - CTRAB
EMC 377/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.377/2025

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente

em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite

CD255333972200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255333972200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:32:01.277 - CTRAB
EMC 377/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.377/2025

de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

CD255333972200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255333972200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:32:01.277 - CTRAB
EMC 377/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.377/2025

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I- capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, autorizações, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a conferência, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

CD255333972200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255333972200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:32:01.277 - CTRAB
EMC 377/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.377/2025

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput , não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que

CD255333972200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255333972200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:32:01.277 - CTRAB
EMC 377/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.377/2025

trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT."

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor.

CD255333972200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255333972200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:32:01.277 - CTRAB
EMC 377/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.377/2025

Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias.

Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalho- cidade).

A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas das quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades

A Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos, assegura a operacionalidade dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a substituição do TíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO proposto no projeto de lei pela redação atual do CAPíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra, como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD255333972200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255333972200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:34:13.627 - CTRAB
EMC 378/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.378/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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

§ 1° A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo OGMO..

§ 2° A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1° deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou 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 e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

§ 3° os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4° O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 5° Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações recepcionados pelo respesctivo

CD257012141300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257012141300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:34:13.627 - CTRAB
EMC 378/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.378/2025

órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT, a todo trabalhador portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo substituir a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), entidades que representam os interesses do capital, por federações que representam os trabalhadores portuários, a Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB), no processo de autorização de qualificação e certificação profissional.

A substituição das entidades garante uma maior representatividade dos trabalhadores portuários no processo de qualificação e certificação profissional, conferindo legitimidade ao processo e permitindo que os próprios trabalhadores participem mais ativamente das decisões e autorizações relacionadas à sua profissão, suas qualificações e à prestação de serviços portuários.

Não se entendeu ou justificou ou explicitou a razão de serem excluídas as entidades representativas dos trabalhadores do direito a participar da qualificação do trabalho portuário no projeto.

Por outro lado, existe a necessidade do controle de quantitativo dos trabalhadores para atender a cada porto, cabendo esse controle a nível nacional a ANTAQ.

A Convenção 137 da OIT determina no artigo 4, 1 que *os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto.* E, isto somente é possível que o controle do quantitativo de trabalhadores disponíveis,

Tal medida busca reforçar a valorização da mão de obra e o respeito aos direitos trabalhistas, assegurando uma abordagem mais equilibrada nas relações de trabalho no setor portuário.

CD257012141300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257012141300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:34:13.627 - CTRAB
EMC 378/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.378/2025

O artigo 84 define o "trabalhador portuário" como aquele que possui uma qualificação profissional certificada para exercer atividades no porto público. No entanto, ao analisar essa definição à luz do conceito de "categoria profissional diferenciada", percebe-se um conflito direto com o artigo 511, parágrafo 3°, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O artigo 511, parágrafo 3°, da CLT estabelece que uma categoria profissional diferenciada é caracterizada por regulamentações próprias e específicas, que se aplicam mesmo quando os trabalhadores empregados em empresas que realizam a mesma atividade econômica, atividades econômicas semelhantes ou relacionadas. No caso dos trabalhadores portuários, o trabalho realizado tanto em portos públicos quanto em portos privados se enquadra na definição de “mesma atividade econômica ou atividades econômicas similares ou relacionadas”.

A redação atual do artigo 84, ao limitar-se a mencionar apenas o trabalho portuário no âmbito do porto público, cria uma restrição que desconsidera a amplitude da categoria profissional diferenciada, violando, assim, o disposto na CLT. Esta publicação falha ao não reconhecer que a atividade portuária, independentemente do tipo de porto (público ou privado), integra a mesma cadeia econômica, o que reforça a necessidade de regulamentação própria para todos os trabalhadores que atuam nesse setor, conforme exige a CLT.

Além disso, a omissão do artigo 84 em abordar as condições específicas, as normas coletivas legais e os direitos e deveres próprios dos trabalhadores portuários, independentemente do tipo de porto em que atuam, comprometem a proteção da categoria diferenciada. Tal omissão não apenas viola o artigo 511, parágrafo 3°, da CLT, mas também dificulta a aplicação de direitos específicos, como a negociação coletiva e condições especiais de trabalho, essenciais para categorias profissionais que possuem competências e características próprias.

Quanto à garantia de renda mínima e de acesso ao trabalho, a proposta legislativa trazida no § 5° visa harmonizar a previsão legal com o preceito contido na Convenção 137 da OIT de garantir aos trabalhadores portuários um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda visa proteger essa categoria de profissionais diante das especificidades do trabalho portuário, como sua sazonalidade e a crescente mecanização e tecnologia nos processos de movimentação de trabalho de cargas. Essa proteção se justifica pelos seguintes aspectos:

Os portos são conhecidos por terem atividades que variam conforme as demandas de comércio e transporte marítimo. Em

CD257012141300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257012141300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:34:13.627 - CTRAB
EMC 378/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.378/2025

determinados períodos, há grande movimentação de cargas, enquanto em outros, a atividade diminui significativamente.

Essa sazonalidade torna o trabalho dos portuários intermitente, com períodos de alta demanda e períodos de escassez de trabalho, criando uma instabilidade natural de renda e emprego. A Convenção 137 da OIT surge para amenizar esse efeito, garantindo que os trabalhadores tenham um mínimo de renda ou emprego garantido

A modernização dos portos, com a adoção de maquinário mais avançado e processos automatizados, impede a necessidade de mão de obra manual. Essa transformação gera riscos de desemprego ou redução drástica de trabalho para os trabalhadores portuários tradicionais, que dependem de operações de carregamento e descarregamento de cargas. Portanto, a garantia de um mínimo de emprego ou renda serve como uma rede de proteção contra os impactos negativos que a mecanização e a automação podem ter sobre a força de trabalho portuária

A natureza do trabalho portuário, especialmente pela sua importância estratégica para o comércio internacional e para o funcionamento das cadeias de suprimentos, exige um mínimo de estabilidade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. A Convenção 137 permite a necessidade de equilibrar a flexibilidade operacional dos portos com a segurança econômica dos trabalhadores. Ao garantir um mínimo de emprego ou renda, há uma tentativa de reduzir as desigualdades e promover condições dignas de trabalho, que também repercutem na estabilidade das comunidades portuárias e no ambiente social das cidades portuárias.

Os trabalhadores portuários possuem habilidades específicas, muitas vezes adquiridas ao longo de anos de experiência em atividades de alta periculosidade e exigência física. A Convenção 137, ao garantir uma renda mínima ou emprego, regular e valorizar essa singularidade, preservando o capital humano e mantendo uma reserva de trabalhadores constituída para quando a atividade portuária for exigida

Em resumo, a previsão legal da Convenção 137 da OIT é uma resposta direta à vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores portuários diante das flutuações inerentes à atividade portuária e à evolução tecnológica. Ela busca equilibrar as necessidades dos portos de eficiência e modernidade com a necessidade de preservar o bem-estar dos trabalhadores, garantindo-lhes um mínimo de segurança e dignidade no emprego e na renda.

Sala da Comissão, de de 2025

CD257012141300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257012141300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:34:13.627 - CTRAB
EMC 378/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.378/2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD257012141300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257012141300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:36:45.740 - CTRAB
EMC 379/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.379/2025

EMENDA SUBSTITUTIVAPROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 103 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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 nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, ressalvado o disposto no § 4º do Art. 99 desta lei;

II – Trabalho avulso, exclusivamente por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO;

§1° O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário ou o operador portuário, observado a negociação coletiva com sindicato que representa categoria diferenciada;

§2° Enquanto permanecer no trabalho com vínculo de emprego a prazo indeterminado, o trabalhador avulso deixará de concorrer ao sistema de escalação avulsa do OGMO

§3° Fica vedada a utilização e contrato de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado

§4° O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as

CD256781724600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256781724600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:36:45.740 - CTRAB
EMC 379/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.379/2025

jornadas de trabalho, salvo negociação coletiva de trabalho com a sindicato de categoria diferenciada."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo suprimir a expressão "Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP" do inciso II do artigo 86 do projeto de lei, eliminando, assim, a possibilidade de terceirização no fornecimento de mão de obra portuária nos portos públicos.

A terceirização do trabalho portuário, por meio de empresas prestadoras de serviço, representa um risco significativo para os trabalhadores, pois introduz a precarização do trabalho, a desvalorização da qualificação profissional e a perda de direitos adquiridos.

Além disso, a presença de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) gera uma concorrência desleal com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que tem como principal função garantir a alocação de trabalhadores portuários avulsos em conformidade com as necessidades operacionais, respeitando os princípios de rodízio e equidade.

A inserção das EPTPs compromete o papel do OGMO ao submeter os trabalhadores portuários à lógica do mercado, desvalorizando a função de regulação da mão de obra e promovendo uma redução salarial decorrente da terceirização, precarizando as condições de trabalho.

A terceirização também enfraquece os sindicatos e as organizações representativas dos trabalhadores, dificultando as negociações coletivas e a organização dos trabalhadores em prol da melhoria de suas condições laborais.

Além disso, leva à redução de garantias trabalhistas e à flexibilização das regras de contratação, impactando negativamente a qualidade do serviço prestado e os direitos dos trabalhadores portuários.

CD256781724600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256781724600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:36:45.740 - CTRAB
EMC 379/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.379/2025

O modelo que está sendo proposto é reconhecidamente mal sucedido, como pode ser constatado em portos de Portugal.

A precarização da mão de obra acontece ainda por total falta de controle dos quantitativos necessários ao atendimento da demanda de cada porto. Existe ofensa a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 4, 1, determina que “os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto”.

Com a autorização de abertura e forma indiscriminada de empresas prestadoras de serviços terceirizadas não haverá o necessário dimensionamento dos efetivos de trabalhadores necessários ao atendimento da demanda.

Com isto ainda há ofensa ao art. 2, 2 da Convenção 137 da OIT, pois o projeto de lei não está garantindo “um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar.”

Cabe destacar ainda que as modalidades de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado, concorrem com o trabalho avulso, precarizando esta última forma de trabalho.

A proposta legislativa e a possibilidade de atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização tende a aumentar o turnover (rotatividade) dos trabalhadores, o que, em um ambiente portuário, pode impactar negativamente a segurança e eficiência das operações. A rotatividade alta implica uma perda de conhecimento técnico e prático dos trabalhadores, afetando diretamente a eficiência e a segurança no trabalho. No caso dos portos, onde atividades são críticas e complexas, a continuidade e a experiência dos trabalhadores são essenciais para garantir operações seguras e eficientes.

A atuação Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico traz riscos adicionais à segurança nacional. Portos são locais estratégicos e sensíveis, suscetíveis ao terrorismo, tráfico de drogas, armas e pessoas. Trabalhadores portuários bem treinados e devidamente supervisionados são parte crucial dos mecanismos de prevenção desses riscos. A introdução de uma mão de

CD256781724600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256781724600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:36:45.740 - CTRAB
EMC 379/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.379/2025

obra terceirizada por meio de uma empresa que não tenha um sistema mais permanente de trabalhadores, como ocorre como o OGMO, que pode ter menor controle e treinamento, aumenta a vulnerabilidade a essas ameaças, tornando mais difícil garantir que todos os trabalhadores sejam confiáveis e tenham o treinamento adequado para identificar atividades ilícitas.

A proposta pode prejudicar a conformidade com normas e certificações internacionais de segurança portuária, como o ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code). A consistência, mínimo turnover e a qualidade dos trabalhadores portuários são fatores essenciais para garantir que as operações estejam em conformidade com esses padrões internacionais. A atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização compromete a padronização e o alto nível de competência requerido para atender tais certificações, colocando em risco a reputação e a operação dos portos em âmbito global.

A proposta objeto do PL, apresenta riscos significativos à produtividade, efetividade operacional e competitividade do Brasil no comércio internacional. A alta rotatividade de trabalhadores terceirizados nos portos públicos compromete o conhecimento prático, a qualidade das operações e a segurança, impactando negativamente a eficiência portuária. Como consequência, os portos brasileiros perdem competitividade, tornando-se menos atraentes para investimentos e negócios globais. Essa combinação de fatores contribui para o aumento do "custo Brasil", prejudicando a economia e dificultando o desenvolvimento sustentável do país. Portanto, a revisão da proposta como consta da emenda se faz necessária, focando na manutenção de padrões elevados de segurança e capacitação obrigatória dos trabalhadores para garantir operações portuárias eficientes e competitivas.

Por essas razões, a emenda propõe a exclusão da figura da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário (EPTP) no referido artigo, reforçando a centralidade do OGMO na gestão da mão de obra avulsa e assegurando que o trabalho portuário nos portos públicos e portos privados seja realizado em conformidade com as garantias legais e os princípios de proteção ao trabalhador.

Sala das comissões de de 2025.

CD256781724600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256781724600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:36:45.740 - CTRAB
EMC 379/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.379/2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD256781724600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256781724600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:40:36.957 - CTRAB
EMC 380/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.380/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco 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 principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II– capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no

CD257408616000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257408616000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:40:36.957 - CTRAB
EMC 380/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.380/2025

costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

III– conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 1° O trabalho portuário na capatazia, estiva, conferencia de carga e vigilância portuária é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 2° Para os fins desta lei, multifuncionalidade é habilitação do trabalhador para o exercício de mais de uma atividade portuária.

§ 3° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, e vigilância de

CD257408616000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257408616000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:40:36.957 - CTRAB
EMC 380/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.380/2025

embarcações e bloco com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda substitui o art. 104 do projeto de lei, mantendo o texto atual do art. 40 da Lei nº 12.815/2013, que bem regula as atividades do trabalho portuário avulso.

Tal modificação se justifica pela necessidade de preservar as categorias profissionais específicas do setor portuário, garantindo o pleno exercício dos direitos dos trabalhadores e observando as normas de proteção previstas tanto na Constituição Federal quanto nas convenções internacionais de que o Brasil é signatário.

A Constituição Federal de 1988, em seus arts. 7º, 8º e 9º, protege o direito ao trabalho, à livre organização sindical e à greve.

A extinção arbitrária de categorias profissionais sem uma devida mediação, estudo dos impactos no mercado de trabalho e as respectivas medidas compensatórias seria uma violação desses direitos fundamentais.

As Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), particularmente as Convenções nº 87 (sobre Liberdade Sindical e Proteção do Direito de Sindicalização) e nº 98 (sobre o Direito de Organização e Negociação Coletiva), protegem a organização dos trabalhadores em categorias profissionais e proíbem a extinção de categorias sem a devida negociação, compensação ou reacomodação no mercado de trabalho.

Além disso, a Convenção nº 158 da OIT, que regula a cessação da relação de trabalho, também se aplica à necessidade de proteger os trabalhadores de dispensas arbitrárias ou sem justa causa.

Ao modificar o art. 87 do projeto de lei, que propõe a multifuncionalidade como obrigatoriedade e que restringe as categorias profissionais à estiva e capatazia, estamos contrariando as normas constitucionais e as convenções da OIT

A extinção ou a alteração drástica dessas categorias não pode ser imposta sem que haja a devida análise de impacto social,

CD257408616000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257408616000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:40:36.957 - CTRAB
EMC 380/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.380/2025

medidas de reacomodação no mercado de trabalho e o oferecimento de indenizações justas aos trabalhadores afetados.

A Convenção 137 da OIT, específica do trabalho portuário obriga que a revisão das definições dos portuários seja por expressa consulta as representações profissionais estabelecendo: *2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários*.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8º da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8º) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

O texto substitutivo aqui apresentado assegura a continuidade das categorias profissionais já consolidadas e reconhecidas, assegurando, assim, a proteção dos trabalhadores portuários avulsos e garantindo o respeito aos seus direitos fundamentais.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD257408616000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257408616000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:42:24.837 - CTRAB
EMC 381/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.381/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Acrescente-se os seguintes incisos I a III ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"I - É assegurada uma garantia renda anual para os trabalhadores portuários avulsos com inscrição válida no órgão de gestão de mão de obra, cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho e que cumpram regularmente suas obrigações profissionais inclusive as regras de assiduidade em vigor em cada porto, conforme regulamento.

§ 1º A garantia de renda anual será equivalente ao valor da média do ano civil imediatamente anterior da respectiva categoria em cada porto.

§ 2º Essa complementação será feita mensalmente e o valor a ser observado para tanto será equivalente a um doze avo do valor da média do ano civil imediatamente anterior.

§ 3º Além dos pré-requisitos previstos no presente artigo, somente fará jus a garantia da renda mínima, o trabalhador avulso que:

a - estiver apto para o trabalho portuário como avulso em no mínimo 80% dos dias do mês de apuração;

CD259713919300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259713919300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:42:24.837 - CTRAB
EMC 381/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.381/2025

b - se disponibilizar para o trabalho no sistema de escalação em no mínimo, oitenta por cento das chamadas realizadas pelo respectivo órgão de gestão de mão de obra;

c - prestar os seus serviços nas escalações, inclusive compulsoriamente definidas pelo OGMO, no mínimo, a oitenta por cento dos turnos de trabalho para os quais tenha se habilitado no sistema de escalação do respectivo órgão gestor.

§ 4º Compete ao OGMO a apuração e comprovação dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º.

§ 5º O trabalhador que descumprir os requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º, por três meses consecutivos ou cinco meses alternados, fica excluído do programa de complementação de renda previsto neste capítulo.

II– Os trabalhadores portuários avulsos com 25 anos de inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulsos, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante uma indenização equivalente a 70% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, observado o valor mínimo de R$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

III – Os trabalhadores portuários avulsos com 70 a nos de idade e com inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, terão sua inscrição cancelada em OGMO, mediante uma indenização equivalente a 40% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, ficando garantido um prazo de até 5 (cinco) anos para o TPA em atividade com idade superior a 70 anos;

IV - Aos trabalhadores portuários será garantido a participação nos lucros e resultados (PLR) das empresas tomadoras de serviço, conforme os preceitos da legislação vigente, como forma de incentivar o estímulo à produção e a dignidade no exercício das suas atividades.”

CD259713919300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259713919300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:42:24.837 - CTRAB
EMC 381/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.381/2025

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa garantir uma transição justa e digna para os trabalhadores portuários que venham a ser afetados por eventuais extinções de categorias ou alterações profundas em suas condições de trabalho. Os direitos fundamentais dos trabalhadores, garantidos pela Constituição Federal, especialmente no art. 7° e art. 8°, bem como nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), proíbem a extinção de categorias profissionais sem a devida mediação dos impactos econômicos e sociais, além da adoção de medidas compensatórias.

A Convenção n° 87 da OIT, sobre liberdade sindical e proteção do direito de sindicalização, e a Convenção n° 158, que trata da cessação da relação de trabalho, asseguram o direito à proteção contra demissões arbitrárias e impõem a necessidade de consultas com os trabalhadores para discutir soluções quando há mudanças estruturais no mercado de trabalho.

Além disso, o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) aqui proposto, baseado nas melhores práticas de negociação coletiva e na experiência de setores industriais e de serviços, oferece uma opção digna e justa para aqueles trabalhadores que desejam se desligar voluntariamente do trabalho portuário após 30 anos de serviços prestados, garantindo uma compensação financeira adequada.

A proposta de participação nos lucros e resultados das empresas tomadoras de serviços tem como objetivo valorizar o trabalho portuário e incentivar o aumento da produtividade de maneira alinhada aos interesses econômicos do setor.

A emenda se harmoniza, ainda, com princípios fundamentais estabelecidos nas Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Organização das Nações Unidas (ONU) e na Constituição Federal do Brasil, refletindo a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhecendo a função social da atividade econômica e incorporando experiências internacionais bem-sucedidas na proteção dos direitos dos trabalhadores.

A Convenção n° 168 da OIT sobre a Promoção do Emprego e Proteção contra o Desemprego (1988) enfatiza a necessidade de proteger os trabalhadores afetados por mudanças estruturais no mercado de trabalho. Ela incentiva os Estados membros a fornecerem

CD259713919300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259713919300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:42:24.837 - CTRAB
EMC 381/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.381/2025

benefícios adequados aos desempregados, garantindo-lhes uma renda mínima durante a transição para novos empregos.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos (ONU), em seu artigo 23, afirma que "toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego". A garantia de renda assegura que os trabalhadores não fiquem desamparados diante da extinção de suas categorias profissionais.

A *Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho estabelece no seu Artigo 2*, item *2 que: "Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do País ou do porto de que se tratar".*

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, estabelece como direito dos trabalhadores a assistência aos desempregados. Além disso, o princípio da dignidade da pessoa humana (Art. 1°, III) reforça a obrigação do Estado em proteger os cidadãos em situações de vulnerabilidade econômica.

A proposta de emenda que estabelece o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) para trabalhadores com no mínimo 30 anos de serviço (Art. 88, II), por seu turno, se alinha com o disposto na Recomendação n° 166 da OIT sobre a Rescisão do Contrato de Trabalho (1982) que sugere que medidas sejam tomadas para mitigar os efeitos da rescisão, incluindo programas de aposentadoria antecipada e compensações financeiras adequadas, sendo que o PDV respeita a autonomia do trabalhador ao permitir que ele opte pelo desligamento em condições favoráveis.

O PDV reconhece, ainda, a contribuição dos trabalhadores veteranos e proporciona uma transição digna para a aposentadoria, refletindo o compromisso social das empresas e do Estado com aqueles que dedicaram grande parte de suas vidas ao trabalho portuário.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a Alemanha e o Japão utilizam PDVs como ferramentas eficazes para reestruturar setores industriais, oferecendo pacotes generosos que reconhecem a dedicação dos trabalhadores e facilitam a transição para a aposentadoria ou novas oportunidades.

No que pertine à Participação nos Lucros e Resultados (PLR) para trabalhadores portuários, proposto na emenda como o inciso III do art., observamos que tal proposta se alinha com a Orientação da OIT

CD259713919300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259713919300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:42:24.837 - CTRAB
EMC 381/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.381/2025

contida na Convenção n° 131 sobre Fixação de Salários Mínimos (1970), a qual enfatiza a necessidade de garantir

remuneração justa e equitativa aos trabalhadores. A participação nos lucros e resultados é uma forma de reconhecer o esforço coletivo e promover a justiça salarial.

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, inciso XI, assegura a participação dos trabalhadores nos lucros ou resultados, desvinculada da remuneração, reforçando o direito à distribuição equitativa dos frutos do trabalho.

A PLR estimula a produtividade e o comprometimento, fortalecendo a relação entre empregadores e empregados. Além disso, promove a dignidade no exercício das atividades laborais, ao reconhecer e recompensar a contribuição dos trabalhadores para o sucesso empresarial.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a França e o Canadá, a participação nos lucros é prática comum e regulamentada, promovendo engajamento e alinhamento de interesses entre empregados e empregadores.

A presente emenda está ainda em sintonia com a prática adotada nos portos que são considerados como referência em operações portuárias em âmbito internacional. O modelo sugerido nesta emenda vem sendo aplicado nos portos da Costa Leste e Costa Oeste dos Estados Unidos desde 1.932.

A emenda proposta, com isso, reforça o princípio da dignidade da pessoa humana, central na Constituição Federal (Art. 1°, III), e reconhece o trabalho como fundamento da ordem social e econômica (Art. 170). Ao garantir renda, oferecer planos de desligamento justos e promover a participação nos lucros, a lei valoriza o trabalhador não apenas como força produtiva, mas como cidadão digno de proteção e reconhecimento.

A Constituição estabelece, ainda, que a atividade econômica deve cumprir sua função social (Art. 5°, XXIII; Art. 170). Isso implica em responsabilidades para com os trabalhadores e a sociedade em geral. As medidas propostas asseguram que o desenvolvimento econômico não ocorra em detrimento dos direitos trabalhistas, mas sim em harmonia com a justiça social e o bem-estar coletivo.

Novamente olhando para o cenário internacional, temos que diversos países adotam políticas similares para proteger trabalhadores em setores em transformação. A União Europeia, por exemplo, possui diretrizes para apoiar trabalhadores afetados por reestruturações, enfatizando a importância de medidas como compensações financeiras,

CD259713919300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259713919300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:42:24.837 - CTRAB
EMC 381/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.381/2025

requalificação profissional e participação nos lucros para garantir transições justas e sustentáveis.

Os fundamentos apresentados demonstram que o texto legal proposto está em consonância com as Convenções da OIT, os princípios da ONU e os preceitos da Constituição Federal do Brasil. Ele promove a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhece a função social da atividade econômica e incorpora práticas internacionais eficazes na proteção dos direitos laborais. Assim, as medidas propostas não apenas atendem aos requisitos legais e constitucionais, mas também reforçam o compromisso com a justiça social e o desenvolvimento humano.

Por fim, ao estabelecer uma garantia de renda temporária para os trabalhadores de categorias extintas, até que sejam reabsorvidos no mercado de trabalho, estamos assegurando um princípio fundamental de segurança econômica e dignidade no emprego, alinhado aos princípios constitucionais de proteção ao trabalho e à dignidade da pessoa humana.

Desta forma, a emenda proposta não apenas preserva os direitos dos trabalhadores afetados, mas também incentiva o diálogo social e a busca por soluções que respeitem os direitos fundamentais e promovam uma transição justa para todos os envolvidos.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD259713919300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259713919300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:44:15.953 - CTRAB
EMC 382/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.382/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

> "Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca assegurar o princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores

CD251799802100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251799802100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:44:15.953 - CTRAB
EMC 382/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.382/2025

que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

A isonomia salarial entre o trabalhador avulso e o vinculado se faz necessária para garantir que não haja discriminação, precarização ou redução da remuneração dos trabalhadores avulsos, que desempenham as mesmas funções, sob as mesmas condições de trabalho, que os trabalhadores contratados diretamente com vínculo empregatício.

Ao inserir essa obrigatoriedade no *caput* do art. 105, estamos assegurando que ambos os tipos de trabalhadores — avulsos e vinculados — recebam tratamento justo e igualitário, promovendo a valorização do trabalho e evitando que a liberdade de organização do trabalho portuário resulte em diferenças injustificadas nos níveis salariais e de benefícios. Esta emenda visa garantir a dignidade no trabalho e a proteção dos direitos fundamentais, conforme estabelecido na nossa Carta Magna e nos tratados internacionais de que o Brasil é signatário.

A redação do artigo 105 do projeto de lei conflita com artigo que promove a negociação coletiva para as relações do trabalho.

O Artigo 105 coloca em evidência uma questão central: a definição unilateral, pelo tomador de serviços portuários, de aspectos essenciais da relação e do contrato de trabalho. Tal proposta, ao concentrar o poder de decisão nas mãos do tomador, viola o espírito de negociação coletiva que foi reforçado tanto pela Constituição Federal de 1988 (CF/88, art. 7°, incisos VI, XIII, XIV, XXVI; art. 8° inciso VI; e art. 114, §§ 1° e 2°), como pela jurisdição do Supremo Tribunal Federal (STF – TEMA 1046) e pela reforma trabalhista de 2017.

Há alguns pontos críticos a serem considerados nessa análise:

1. Desalinhamento com o Princípio da Negociação Coletiva

A CF/88, nos artigos antes mencionados, menciona explicitamente as convenções e acordos coletivos de trabalho, fortalecendo a negociação coletiva como uma forma legítima de definição de condições de trabalho. O artigo 88 da proposta legislativa, ao dar exclusividade ao tomador de serviços para definir questões como composição de quantitativo, salários e benefícios, enfraquece a participação dos sindicatos e das representações de trabalhadores no processo de negociação, bem

CD251799802100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251799802100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:44:15.953 - CTRAB
EMC 382/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.382/2025

como torna a negociação coletiva facultativa e suplementar, pois, por obvio, aquele quer puder, por ato discricionário, definir todos os contornos da relação laboral, não terá qualquer razão de discutir tais parâmetros com os representante dos trabalhadores, como previsto na parte final da redação proposta.

2. Contradição com a Reforma Trabalhista e Tema 1046 do STF

O Tema 1.046 do STF reforça que uma negociação coletiva deve prevalecer, inclusive em aspectos relacionados aos direitos trabalhistas, desde que respeitados os direitos fundamentais e constitucionais. O artigo, da forma como está redigido, contraria essa orientação ao priorizar decisões unilaterais do tomador de serviços.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) deu ênfase ao "negociado sobre o legislado", estabelecendo que as negociações coletivas tenham prevalência sobre a legislação, em diversos aspectos (artigo 611-A da CLT). No entanto, a redação do artigo 88, ao centralizar as decisões sobre o contrato de trabalho nas mãos do prestador de serviços, desconsidera o papel fundamental que os sindicatos têm nesse processo de negociação.

Assim, se o Tema 1.046 do STF enfatiza a autonomia sindical e a prevalência do negociado, desde que respeitados os princípios constitucionais. Ao permitir que o tomador de serviços tome decisões unilaterais, o artigo 88 parece subverter esse entendimento, impondo limites à negociação coletiva que a Constituição e a reforma trabalhista buscam promoção econômica.

3. Desigualdade de Poder de Barganha

Outro ponto a se criticar é o potencial desequilíbrio de poder de negociação entre trabalhadores e tomadores de serviços. O artigo, ao permitir que o tomador defina unilateralmente várias condições de trabalho, ignora o fato de que os trabalhadores portuários, em muitos casos, estão em situação de vulnerabilidade econômica e social. Isso pode criar um cenário em que a negociação coletiva, mesmo prevista no texto, é enfraquecida ou até mesmo vazia, já que a "exclusividade" dada ao tomador para definir condições essenciais torna difícil para os trabalhadores ou seus representantes negociarem em pé de igualdade.

CD251799802100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251799802100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:44:15.953 - CTRAB
EMC 382/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.382/2025

CONCLUSÃO

O artigo 105, ao conferir exclusividade ao tomador de serviços para a definição de aspectos importantes da relação de trabalho, parece se afastar dos princípios e fundamentos da negociação coletiva defendidos pela CF/88, pelo STF no Tema 1046 e pela reforma trabalhista. Uma redação que restringe a autonomia coletiva e dá ampla discricionariedade ao empregador sobre condições de trabalho prejudica o equilíbrio necessário nas relações laborais justas e viola o princípio da boa-fé na negociação coletiva.

Uma revisão desse dispositivo deveria, portanto, garantir uma participação mais efetiva dos sindicatos e organizações de trabalhadores na definição dessas condições, equilibrando as prerrogativas dos tomadores de serviço com os direitos dos trabalhadores, a fim de promover uma negociação coletiva autêntica e equilibrada.

Não bastasse, há conflito entre as disposições dos artigos 88 e 91 da proposta legislativa, se não, vejamos:

Reconhecimento da Negociação Coletiva (Artigo 91) vs. Decisão Unilateral (Artigo 105).

O artigo 91 valoriza o papel da negociação coletiva e da liberdade sindical, tornando-os pilares das relações de trabalho nos portos. Ele permite expressamente a validade dos acordos coletivos, mesmo quando envolvimento de certos compromissos

Em contrapartida, o artigo 88 confere ao tomador de serviços o poder exclusivo para definir elementos centrais das condições de trabalho. Isso cria uma relação de poder assimétrica e praticamente elimina o papel da negociação coletiva, o que é

Autonomia da Vontade Coletiva vs. Centralização Decisória:

O §1° do artigo 91 enfatiza que o Judiciário deve ter intervenção mínima em acordos coletivos, respeitando a autonomia da vontade coletiva. Isso reforça a ideia de que as partes envolvidas (trabalhadores e tomadores de serviços) devem ser as principais responsáveis por definir suas condições de trabalho

O artigo 88, ao permitir que o tomador de serviços defina unilateralmente os aspectos fundamentais do contrato de trabalho, esvazia essa autonomia coletiva. Mesmo com a menção de “salvo o disposto em negociação coletiva”, na prática, a prerrogativa dada ao tomador tende a

CD251799802100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251799802100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:44:15.953 - CTRAB
EMC 382/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.382/2025

limitar o poder negocial dos sindicatos, levando a uma relação de trabalho menos participativa e equilibrada.

Valorização do Trabalho vs. Prevalência do Poder do Empregador:

O artigo 91 busca promover um ambiente de trabalho justo e seguro, com valorização do trabalho humano e priorização do vínculo empregatício. Ele menciona a importância da capacitação profissional, da democratização do acesso aos postos de trabalho e da garantia de condições dignas.

O artigo 105, ao focar na definição unilateral por parte do tomador, vai na contramão desses princípios, pois ao centralizar o poder decisório, pode levar a um cenário onde as condições de trabalho sejam condicionais com base apenas nos interesses do empregador, sem a participação ativa dos trabalhadores e suas representações sindicais.

Consolidação da Crítica

Os artigos 105 e 91 apresentam diretrizes que, em essência, estão em conflito. Enquanto o artigo 91 coloca a negociação coletiva, a liberdade sindical e a valorização do trabalho no centro das relações laborais nos portos, o artigo 88 permite

ao tomador de serviços estabelecer unilateralmente as condições do trabalho, enfraquecendo o papel dos sindicatos e limitando a negociação coletiva.

Essa inconsistência interna no texto legal viola os princípios constitucionais consagrados pela CF/88, que autoriza e valoriza a negociação coletiva como um direito dos trabalhadores (art. 7°, inciso XXVI). Além disso, contraria a orientação do Tema 1046 do STF, que reforça a prestígio da negociação coletiva em relação ao “negociado sobre o legislado”. A reforma trabalhista de 2017 também enfatizou o fortalecimento da negociação coletiva como meio de modernizar as relações de trabalho. No entanto, o artigo 88 parece subverter essa lógica ao permitir decisões unilaterais pela tomada de serviços.

Portanto, para harmonizar a legislação portuária com os princípios constitucionais, a jurisdição do STF e a reforma trabalhista, seria necessário reformular o artigo 88. Uma revisão adequada deveria garantir um equilíbrio entre as partes envolvidas, respeitando a autonomia sindical e a negociação coletiva, conforme preconizado no artigo 91. Essa mudança

CD251799802100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251799802100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:44:15.953 - CTRAB
EMC 382/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.382/2025

promoveria um ambiente de trabalho mais justo e participativo, onde os trabalhadores portuários tivessem uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, e o diálogo social seria efetivamente valorizado.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD251799802100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251799802100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:45:52.910 - CTRAB
EMC 383/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.383/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 106, incluindo-se um parágrafo único, do Projeto de Lei 733/2025:

> "Art. 106. É facultada aos titulares portos privados a contratação trabalhadora portuária, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, observado o disposto em instrumento coletivo de trabalho firmado com sindicatos de portuários que representam categoria profissional diferenciada.
>
> Paragrafo único. Os portos privados também poderão utilizar trabalhador portuários avulsos, com a intermediação de OGMO com competência sobre o local da referida instalação portuária, obedecendo à negociação coletiva de trabalho."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo assegurar que os trabalhadores portuários, seja nos portos públicos ou privados, sejam previamente habilitados conforme estabelecido por esta lei, garantindo que as qualificações e certificações necessárias sejam atendidas para o exercício seguro de suas atividades.

A necessidade de habilitação prévia justifica-se pelos princípios constitucionais e legais que garantem a segurança no trabalho. O art. 7°, inciso XXII, da Constituição Federal prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança. A habilitação dos trabalhadores portuários é fundamental para garantir que estes atuem de maneira segura e eficiente, minimizando riscos para si mesmos, para os seus colegas e para o ambiente de trabalho no porto.

CD251746778600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251746778600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:45:52.910 - CTRAB
EMC 383/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.383/2025

Ademais, esta emenda está de acordo com as Normas de Segurança e Medicina do Trabalho brasileiras, que exigem a qualificação e o treinamento adequados

para a execução de atividades que possam implicar riscos à saúde e à segurança dos trabalhadores.

O trabalho portuário, devido à sua natureza, envolve operações complexas e muitas vezes perigosas, como o manuseio de cargas pesadas, maquinário e embarcações, o que torna indispensável a qualificação profissional.

Ainda, a emenda também encontra fundamento nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), especialmente nas Convenções n° 155 e n° 187, que tratam da segurança e saúde no trabalho e exigem que os estados signatários implementem medidas legislativas e práticas para garantir que os trabalhadores sejam devidamente capacitados e habilitados para suas funções, com o objetivo de proteger sua integridade física e psíquica.

Ao inserir a obrigatoriedade de habilitação prévia na contratação de trabalhadores portuários, estamos promovendo a segurança no ambiente de trabalho e preservando a saúde e a vida dos trabalhadores, conforme os princípios constitucionais e as normas internacionais de que o Brasil é signatário.

A proposta legislativa contida no Art. 89 que estabelece a liberdade dos portos privados para contratar trabalhadores portuários, com vínculo empregatício ou avulso, diretamente ou por intermediário de Empresa de Prestação de Trabalho Portuário (EPTP), suscita uma série de críticas, especialmente no que tange aos aspectos de segurança do trabalho, qualificação profissional e eficiência operacional.

1. Segurança e Capacitação dos Trabalhadores Portuários

Um dos principais pontos críticos é a ausência de exigência de capacitação, treinamento e habilitação prévia dos trabalhadores portuários. A atividade portuária, por sua natureza, envolve operações complexas, com riscos importantes tanto para os trabalhadores quanto para as cargas movimentadas. A falta de critérios claros para a contratação de profissionais envolvidos pode resultar em acidentes, prejudicando não

CD251746778600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251746778600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:45:52.910 - CTRAB
EMC 383/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.383/2025

apenas a saúde e a segurança dos trabalhadores, mas também a eficiência das operações portuárias.

Além disso, a qualificação é fundamental para lidar com equipamentos específicos, processos operacionais específicos e normas de segurança complexas que envolvem o setor. A proposta, ao não importar esses requisitos, é cumprir a necessidade

de manter trabalhadores habilitados, o que contraria a lógica de segurança no ambiente portuário.

2. Produtividade e Eficiência Operacional

A eficiência da operação portuária está intrinsecamente ligada à capacitação dos trabalhadores. Profissionais treinados, experientes e capacitados conseguem operar com maior produtividade, evitando danos às mercadorias, atrasos e interrupções operacionais. A liberdade irrestrita de contratação proposta no artigo pode abrir margem para a entrada de trabalhadores não prejudicados, o que prejudicaria a eficiência do porto, resultando em custos adicionais e perda de competitividade.

3. Precarização das Relações de Trabalho e Erosão de Direitos

Trabalhistas

A proposta pode gerar uma precarização das relações de trabalho ao

permitir que a contratação ocorra sem critérios mínimos de habilitação ou capacitação, potencializando a contratação de mão de obra sem experiência ou conhecimento técnico. Isso vai contrariar os princípios de valorização do trabalho humano e da função social da empresa, conforme estabelecido na Constituição Federal.

Além disso, ao flexibilizar a contratação por meio de EPTPs ou diretamente pelos portos privados, a proposta pode enfraquecer as proteções contraídas aos trabalhadores portuários avulsos, que atualmente

CD251746778600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251746778600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:45:52.910 - CTRAB
EMC 383/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.383/2025

possuem direitos específicos e uma organização de trabalho exigida para garantir condições mínimas de dignidade e segurança.

4. Convenção 137 da OIT e Proteção dos Trabalhadores Portuários

É importante destacar que a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) visa garantir o emprego e a renda resultantes para os trabalhadores portuários, incentivando a contratação de trabalhadores previamente capacitados e habilitados para promover o pleno emprego e a proteção da força de trabalho. A proposta legislativa contraria tais princípios, ao flexibilizar a contratação sem se preocupar com a capacitação profissional dos trabalhadores, o que pode levar a um aumento da instabilidade laboral, do desemprego e das condições precárias de trabalho.

5. Contrariedade aos Princípios Constitucionais

A liberdade de contratação pelo Art. 89 colide com princípios constitucionais relevantes, tais como:

- Dignidade da Pessoa Humana: A dignidade é impactada diretamente pela qualidade das condições de trabalho. A contratação sem contratos relacionados não apenas à saúde e segurança do trabalhador, mas também ao seu desenvolvimento profissional e pessoal.

- Valores Sociais do Trabalho e Livre Iniciativa: A Constituição preza por uma relação equilibrada entre trabalho e capital, onde uma iniciativa livre deve coexistir com a valorização social do trabalho. A proposta não promove tal equilíbrio, permitindo que a busca pela redução de custos pelos portos privados ocorra à custa da desvalorização e desqualificação do trabalho portuário.

- Direito Adquirido e Liberdade de Ofício: Trabalhadores portuários que possuem capacitação e experiência específica podem ter seus direitos e sua posição no mercado de trabalho ameaçados pela

CD251746778600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251746778600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:45:52.910 - CTRAB
EMC 383/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.383/2025

contratação de mão de obra não comprometida, o que prejudica a continuidade e a estabilidade de sua carreira.

CONCLUSÃO

A proposta legislativa, ao conceder liberdade irrestrita na contratação de trabalhadores portuários por portos privados, desconsidera aspectos fundamentais relacionados à segurança, qualificação profissional e eficiência operacional. Além disso, promove a precarização das relações de trabalho e contraria tanto os princípios constitucionais quanto as normas internacionais de proteção ao trabalhador portuário. A ausência de requisitos de capacitação e treinamento vai contra o desenvolvimento sustentável do setor portuário e coloca em risco a segurança dos trabalhadores, das operações e da carga movimentada.

Uma abordagem mais equilibrada seria exigida critérios mínimos de qualificação e treinamento, harmonizando a liberdade de contratação dos portos privados com a necessidade de manter padrões adequados de segurança, eficiência e proteção aos trabalhadores portuários.

Com isso, buscamos garantir a efetiva proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, reforçando o compromisso do Estado com a segurança no trabalho e a valorização da vida humana.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD251746778600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251746778600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:47:45.073 - CTRAB
EMC 384/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.384/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Acrescente-se um Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025, com a seguinte redação:

> "Art. .... Fica assegurado aos trabalhadores portuários que vierem a perder seu posto de trabalho em decorrência de processos de automação e/ou mecanização das operações portuárias o pagamento de uma indenização compensatória equivalente a 12 (doze) meses de sua última remuneração média, bem como o direito à requalificação profissional a ser custeada e promovida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sem prejuízo dos demais direitos trabalhistas e previdenciários previstos em lei."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca garantir a proteção dos trabalhadores portuários diante da crescente automação no setor portuário, fenômeno que tem se intensificado globalmente e que apresenta impactos diretos no emprego e nas condições de trabalho. A inserção desta medida visa proteger os trabalhadores que venham a perder seus postos de trabalho em função da automação, garantindo não apenas uma compensação financeira, mas também o direito à requalificação, de forma a permitir que esses trabalhadores tenham condições de se recolocar no mercado de trabalho.

Conforme assegurado pelo art. 7° da Constituição Federal, todo

CD256584149100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256584149100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:47:45.073 - CTRAB
EMC 384/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.384/2025

trabalhador brasileiro tem direito à proteção contra despedida arbitrária ou sem justa causa, com pagamento de indenização compensatória. Além disso, o inciso XXII do

mesmo artigo garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança, que se aplicam diretamente a mudanças no ambiente de trabalho causadas por novas tecnologias, como a automação.

No mesmo sentido, o artigo 7°, inciso XXVII da Constituição Federal assegura proteção em face da automação, na forma da lei, bem como artigo 170 determina que a ordem econômica se funde na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, visando a assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, o que se alinha com a previsão do artigo 193, que estabelece que a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais.

Esta emenda é fundamentada em diversas normas internacionais que visam garantir a proteção dos trabalhadores no contexto da automação. Entre elas, destacam-se:

1. Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) –

   Trabalho Portuário (1973):

Esta convenção garante que os trabalhadores portuários registrados tenham prioridade na distribuição do trabalho disponível. Embora a convenção não se refira especificamente à automação, o princípio de proteger o emprego portuário registrado é essencial para mitigar os impactos da automação.

Artigo 2: Promove a segurança no emprego para os trabalhadores portuários, o que pode incluir medidas que minimizem o impacto da automação.

2. Convenção n° 140 da OIT – Licença Remunerada para Formação (1974):

A convenção destaca o direito à formação e requalificação profissional, assegurando que os trabalhadores afetados pela automação tenham acesso a programas de qualificação que lhes permitam adquirir novas habilidades.

CD256584149100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256584149100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:47:45.073 - CTRAB
EMC 384/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.384/2025

Artigo 1: Incentiva a criação de esquemas de formação que permitam aos trabalhadores se adaptarem às mudanças trazidas pela automação.

3. Convenção n° 98 da OIT – Direito de Sindicalização e Negociação Coletiva (1949):

Esta convenção assegura que os trabalhadores possam negociar coletivamente com os empregadores sobre as mudanças tecnológicas e seus impactos, como a automação, permitindo a negociação de planos de compensação e requalificação.

Artigo 4: Garante que os trabalhadores possam negociar as condições decorrentes da automação.

4. Convenção n° 111 da OIT – Discriminação no Emprego e Ocupação (1958):

Assegura que a automação não seja utilizada como pretexto para excluir ou discriminar determinados grupos de trabalhadores, como os mais idosos ou menos qualificados.

Artigo 1: Define discriminação em termos amplos, protegendo grupos vulneráveis no contexto da automação.

5. Recomendação n° 198 da OIT – Relação de Emprego (2006):

Garante que, mesmo em setores com forte transformação tecnológica, como o portuário, as relações de emprego sejam protegidas, impedindo que a automação resulte na precarização do trabalho.

Parágrafo 5: Estabelece que a relação de emprego deve ser protegida contra mudanças tecnológicas adversas.

6. Declaração da OIT sobre Justiça Social para uma Globalização Justa (2008):

A declaração destaca a importância de implementar medidas que garantam que a automação não leve ao aumento das desigualdades ou à redução das proteções dos trabalhadores.

A implementação de medidas como compensações financeiras e programas de requalificação estão em consonância com esta Declaração, que prioriza o desenvolvimento tecnológico equilibrado e justo.

7. Convenção n° 122 da OIT – Política de Emprego (1964):

CD256584149100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256584149100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:47:45.073 - CTRAB
EMC 384/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.384/2025

Esta convenção requer que os governos implementem políticas que assegurem o pleno emprego e a adaptação dos trabalhadores às novas realidades do mercado de trabalho, como a automação.

Artigo 1: Exige que os Estados garantam o pleno emprego e a adaptação às novas condições tecnológicas.

8. Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho (2019):

A declaração reconhece as transformações trazidas pela automação e recomenda a adoção de políticas centradas no ser humano, incluindo requalificação profissional e proteção social para mitigar os impactos da automação.

Aponta para a necessidade de criar novas formas de proteção social e requalificação para os trabalhadores afetados.

9. Convenção n° 155 da OIT – Segurança e Saúde dos Trabalhadores (1981):

Garante que as condições de saúde e segurança no trabalho sejam mantidas, mesmo em ambientes altamente automatizados, evitando que a automação comprometa a segurança dos trabalhadores.

Artigo 4: Exige que os governos formulem políticas para garantir a saúde e segurança dos trabalhadores em todos os contextos de trabalho, incluindo os automatizados.

10. Convenção n° 81 da OIT – Inspeção do Trabalho (1947):

A convenção garante que, com a automação, o cumprimento das normas trabalhistas e de segurança seja rigorosamente fiscalizado.

Artigo 3: Garante que a inspeção do trabalho assegure condições adequadas de trabalho, especialmente com a introdução de novas tecnologias.

Essa emenda reflete os princípios fundamentais estabelecidos nas convenções e recomendações da OIT, na Constituição Federal, e nos direitos trabalhistas que visam proteger os trabalhadores contra os impactos das mudanças tecnológicas, assegurando uma transição justa para os trabalhadores portuários no contexto da automação.

.

CD256584149100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256584149100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:47:45.073 - CTRAB
EMC 384/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.384/2025

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD256584149100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256584149100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:52:46.260 - CTRAB
EMC 385/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.385/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 112:

"Art. 112. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 87; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registo do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

§ 4º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho."

CD256279037800

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256279037800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:52:46.260 - CTRAB
EMC 385/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.385/2025

JUSTIFICATIVA

A substituição da redação do art. 112 do projeto de lei pela redação atual do art. 41 da Lei nº 12.815/2013 tem como objetivo garantir a continuidade das atribuições do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO), assegurando que este continue a ser o principal responsável pela administração da mão de obra portuária avulsa. O OGMO desempenha papel fundamental na organização, qualificação e segurança dos trabalhadores portuários, bem como na promoção da justiça nas relações de trabalho no porto.

1. A Constituição Federal e o valor social do trabalho: A Constituição Federal tem como fundamentos os princípios da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho (art. 1º, III e IV), e define como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3º, I). A manutenção do OGMO e suas atribuições contribui diretamente para o cumprimento desses princípios, ao assegurar a dignidade dos trabalhadores portuários, protegendo-os contra a precarização das relações de trabalho.

2. O direito ao trabalho e à segurança nas relações trabalhistas: A Constituição Federal reconhece o direito social ao trabalho (art. 6º), bem como a importância da intervenção sindical nas questões trabalhistas coletivas (art. 8º, III e VI). O OGMO atua como um importante agente na mediação entre operadores portuários e trabalhadores, garantindo condições de trabalho seguras e justas, de acordo com a legislação trabalhista vigente e os princípios constitucionais.

3. A função social do OGMO e sua contribuição para a ordem econômica: A ordem econômica, conforme estabelecido pela Constituição Federal, está fundada na valorização do trabalho, na função social da propriedade e na redução das desigualdades (art. 170, caput, III, VII e VIII). O OGMO, ao assegurar a profissionalização, treinamento e escalação equitativa dos trabalhadores portuários, contribui para o pleno emprego e para a estabilização da renda no setor portuário, promovendo, assim, o desenvolvimento econômico sustentável.

4. O papel do OGMO em cumprimento às Convenções Internacionais: A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil, estabelece a necessidade de registros para os trabalhadores portuários e a prioridade de contratação dos trabalhadores avulsos, função esta desempenhada pelo OGMO. Essa convenção garante a regularização do emprego e a melhoria das

CD256279037800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256279037800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:52:46.260 - CTRAB
EMC 385/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.385/2025

condições de vida e trabalho dos trabalhadores portuários. A extinção do OGMO como órgão único de gestão da mão de obra avulsa seria uma afronta ao compromisso assumido pelo Brasil no âmbito internacional, violando as disposições dessa convenção e precarizando as relações de trabalho.

5. A necessidade de qualificação e segurança dos trabalhadores portuários: O OGMO é responsável por promover a capacitação e o treinamento contínuo dos trabalhadores portuários, conforme exigido pelas normas de segurança e saúde do trabalho, em especial a Norma Regulamentadora NR-29. A atuação do OGMO assegura que os trabalhadores estejam adequadamente preparados para lidar com as constantes mudanças tecnológicas nas operações portuárias, garantindo sua segurança e eficiência. A gestão qualificada do OGMO evita que trabalhadores sem a devida capacitação sejam expostos a riscos no ambiente portuário.

6. Proteção contra a precarização do trabalho e o retrocesso social: A extinção do OGMO como órgão gestor da mão de obra avulsa no porto poderia gerar uma multiplicidade de agentes contratantes, como cooperativas e empresas de terceirização de mão de obra, resultando em um verdadeiro caos nas relações de trabalho e aumento da precariedade. Tal retrocesso social não condiz com o arcabouço jurídico de proteção ao trabalho estabelecido pela Constituição Federal, além de contrariar as normas da OIT e o princípio da vedação ao retrocesso social.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD256279037800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256279037800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:56:44.803 - CTRAB
EMC 386/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.386/2025

EMENDA AO PL 733/2025

Acrescenta-se artigo onde couber ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. xx - O trabalhador portuário, inscrito no OGMO até a data de entrada em vigor da presente lei, quando atingir 25 (vinte e cinco) anos de serviço no porto, seja na modalidade avulsa ou a vínculo empregatício, terá direito a aposentaria especial por presunção de especialidade de classe, junto ao INSS, sem necessidade de comprovação de condições especiais."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa contemplar o trabalhador portuário, dando a ele a importância que representa na economia do país.

O trabalhador portuário exerce atividades em um ambiente de risco e com condições de trabalho que demandam uma proteção diferenciada por parte da Previdência Social, dada a natureza e as especificidades dessa função. Atualmente, os trabalhadores portuários, especialmente aqueles que atuam diretamente nas operações de carga e descarga, movimentação de mercadorias e atividades relacionadas à manutenção da infraestrutura portuária, enfrentam condições adversas que justificam o reconhecimento de sua profissão como uma categoria especial dentro do sistema previdenciário.

1. Condições de Trabalho Adversas

CD259482330900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259482330900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:56:44.803 - CTRAB
EMC 386/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.386/2025

O trabalhador portuário está exposto a condições de trabalho altamente insalubres e perigosas, como a constante exposição ao calor intenso, poeira, umidade, ruídos elevados e risco de acidentes com equipamentos pesados. Essas condições podem afetar a saúde do trabalhador a médio e longo prazo, com a possibilidade de desenvolver doenças ocupacionais, como problemas respiratórios, lesões musculoesqueléticas, e até doenças cardiovasculares.

2. Risco de Acidentes de Trabalho

O ambiente portuário é marcado por uma grande movimentação de cargas, veículos pesados e maquinários, o que aumenta o risco de acidentes fatais ou de grande gravidade. O trabalho nas docas, a carga e descarga de mercadorias e a operação de máquinas requerem grande agilidade, concentração e o cumprimento de normas de segurança, que nem sempre são suficientes para evitar acidentes. Isso coloca o trabalhador portuário em uma situação de risco constante.

3. Aposentadoria Especial

Em razão da natureza da atividade, muitos trabalhadores portuários enfrentam o desgaste físico e mental mais acentuado do que outros profissionais, o que torna mais difícil a continuidade no trabalho até a idade padrão de aposentadoria. O regime de aposentadoria especial, aplicável a algumas categorias de trabalhadores expostos a condições prejudiciais à saúde, se mostra um mecanismo essencial para garantir a dignidade desses profissionais, permitindo que se aposentem de forma antecipada, após um número reduzido de anos de contribuição.

4. Reconhecimento Histórico e Social da Função

Os trabalhadores portuários desempenham um papel crucial para a economia nacional, uma vez que os portos são pontos estratégicos para o comércio internacional e para o abastecimento interno de diversos produtos essenciais. A atividade portuária está intimamente ligada ao crescimento econômico e à movimentação do comércio exterior, tornando esses profissionais essenciais para o funcionamento do país. Portanto, é necessário que haja um reconhecimento formal da sua importância e a criação de um

CD259482330900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259482330900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 12:56:44.803 - CTRAB
EMC 386/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.386/2025

regime de previdência que leve em consideração as condições excepcionais de seu trabalho.

5. Precedentes Legais e Internacionais

Em diversos países, os trabalhadores que exercem funções em condições de risco, como aqueles expostos à radiação, atividades subterrâneas ou operações portuárias, têm reconhecimento como categoria especial para fins de aposentadoria. No Brasil, algumas profissões, como os trabalhadores da mineração, já possuem esse tipo de reconhecimento, o que reforça a necessidade de estender essa mesma consideração aos trabalhadores portuários.

Conclusão

Diante do exposto, é fundamental que o trabalhador portuário seja reconhecido como uma categoria especial do INSS, com direito à aposentadoria antecipada e com condições diferenciadas de seguridade social, como forma de assegurar a proteção de sua saúde e integridade, considerando as adversidades a que está submetido em sua jornada de trabalho. A implementação dessa medida contribuirá para a justiça social, para a dignidade desses trabalhadores e para o fortalecimento do sistema previdenciário.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD259482330900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259482330900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:00:49.973 - CTRAB
EMC 387/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.387/2025

EMENDA ADITIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Acrescente-se Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025.

"Art..... A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes na atividade portuária no ambiente do porto público e do porto privado, fica instituído em favor do trabalhador portuário o adicional de riscos de 40% (quarenta por cento), que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos.

§ 1° Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

§ 2° Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

§ 3° O regulamento disporá sobre os critérios para aferição dos serviços considerados penosos e sob risco elevado na atividade portuária.

§ 4° Só será devido uma única vez, na execução da mesma tarefa, o adicional previsto neste artigo, mesmo quando ocorra, simultaneamente, mais de uma causa de risco."

CD259057556300

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259057556300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:00:49.973 - CTRAB
EMC 387/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.387/2025

JUSTIFICATIVA

A proposta de inclusão do "adicional de risco portuário" no presente projeto de lei tem por base o art. 7°, inciso XXIII da Constituição Federal, que prevê expressamente o direito dos trabalhadores ao adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, conforme previsto em lei.

No contexto das operações portuárias, as atividades desenvolvidas são, em sua maioria, classificadas como de alto risco. O trabalho portuário envolve exposição constante a condições de periculosidade, como a movimentação de cargas pesadas, o contato com substâncias perigosas, além de insalubridade inerente ao ambiente de trabalho e à infraestrutura portuária. A criação do adicional de risco visa garantir a justa compensação financeira a que esses trabalhadores têm direito, promovendo também uma medida de incentivo para que os empregadores adotem práticas e medidas para a eliminação ou redução de tais riscos no ambiente de trabalho.

A proposta busca regulamentar de maneira clara e objetiva a forma de pagamento desse adicional, evitando a sobreposição de benefícios de caráter similar que já vinham sendo pagos e que, por sua vez, muitas vezes geram insegurança jurídica. Com a instituição de um percentual fixo de 40% sobre o valor do salário-hora ordinário, a norma trará uniformidade ao tratamento da questão, proporcionando segurança aos trabalhadores portuários, que terão seus direitos assegurados de forma clara e efetiva.

Ademais, a proposta prevê que o regulamento estipulará os critérios específicos para a aferição dos serviços considerados sob risco na atividade portuária. Esta regulamentação é essencial para garantir que os critérios sejam adequados à realidade operacional e técnica do setor, prevenindo a insegurança jurídica na aplicação do adicional.

Por fim, ao dispor que o adicional será pago apenas uma vez, ainda que existam várias causas de risco simultâneas na execução de uma mesma tarefa, a proposta visa evitar o acúmulo de adicionais por risco, promovendo um equilíbrio justo entre os direitos dos trabalhadores e a sustentabilidade das operações portuárias.

Os portos são áreas de grande movimentação de cargas pesadas e volumosas, além de um fluxo constante de trabalhadores, veículos e equipamentos, como guindastes, empilhadeiras e transportadores. Esse ambiente dinâmico e

CD259057556300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259057556300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:00:49.973 - CTRAB
EMC 387/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.387/2025

desordenado aumenta significativamente o risco de acidentes, principalmente relacionados a:

Os trabalhadores portuários frequentemente trabalham em contêineres, navios e outras áreas elevadas, o que aumenta a possibilidade de quedas, bem como, devido ao tráfego intenso de veículos e equipamentos pesados, há uma alta incidência de acidentes envolvendo atropelamentos e, ainda, o manuseio de cargas volumosas e pesadas representa um risco de esmagamento e ferimentos graves.

De acordo com o estudo “Fatal Occupational Injuries in the U.S. Longshoring Industry, 1983–2010” (Mendes, F., e colaboradores, 2015), publicado na American Journal of Industrial Medicine, as taxas de fatalidade no trabalho portuário são significativamente superiores às de outras indústrias. Por exemplo, nos Estados Unidos, a taxa de fatalidade no setor de "Longshoring" (operações portuárias e de estiva) era de 15,9 por 100 mil trabalhadores, enquanto a taxa para todas as indústrias era de 3,4 por 100 mil trabalhadores.

Os trabalhadores portuários são frequentemente expostos a condições climáticas adversas, como chuvas intensas, ventos fortes, calor extremo ou frio intenso, que podem comprometer a segurança e a saúde. Essas condições aumentam o risco de acidentes, como quedas em superfícies escorregadias, além de causar desconforto térmico, desidratação, fadiga e doenças ocupacionais relacionadas à exposição prolongada a ambientes hostis.

Segundo o estudo "Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo en los Puertos de América Latina y el Caribe" realizado pela Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a exposição a fatores climáticos extremos é uma das preocupações recorrentes para a saúde e segurança dos trabalhadores portuários, contribuindo para o alto índice de acidentes.

A manipulação e movimentação de cargas diversas nos portos muitas vezes incluem materiais perigosos, como produtos químicos tóxicos, inflamáveis, corrosivos ou contaminantes biológicos. A exposição acidental a essas substâncias pode resultar em intoxicações agudas, queimaduras químicas, alergias e até doenças crônicas.

A presença de contêineres que transportam cargas perigosas e substâncias tóxicas, aliada à necessidade de manuseio cuidadoso desses materiais, aumenta os riscos de acidentes e exposições prejudiciais à saúde dos trabalhadores. Um estudo publicado pelo Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) da Espanha aponta

CD259057556300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259057556300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:00:49.973 - CTRAB
EMC 387/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.387/2025

que a exposição a produtos químicos e agentes biológicos nos portos é um fator significativo para doenças respiratórias, dermatológicas e sistêmicas.

O trabalho portuário exige um ritmo intenso de atividades, com jornadas longas e, em regra, o trabalho em turnos para atender às demandas do transporte marítimo. O trabalho noturno e a falta de pausas adequadas para descanso podem contribuir para o aumento da fadiga dos trabalhadores, reduzindo a atenção e aumentando a probabilidade de acidentes.

A International Labour Organization (ILO) aponta que a fadiga relacionada a turnos longos e trabalho noturno é um fator crítico que afeta a segurança e a saúde ocupacional dos trabalhadores portuários, com impacto direto na taxa de acidentes e lesões no ambiente de trabalho.

De acordo com relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA), a implementação efetiva de práticas de segurança e a formação contínua dos trabalhadores são fatores essenciais para reduzir o risco de acidentes e melhorar a saúde ocupacional no setor portuário, mas, enquanto esse cenário não encontrar uma efetiva mudança, há justificativa técnica e jurídica para que os trabalhadores recebem um adicional que compense as condições de trabalho às quais estão expostos.

E a demonstrar que não se trata de riscos potenciais, mas efetivos, trazemos alguns dados estatísticos que reforçam a justificativa da presente emenda:

No Brasil, segundo informações da Fundacentro, o setor portuário é um dos que apresentam maior índice de acidentes graves e fatais, representando uma parcela significativa das estatísticas de acidentes de trabalho no país.

A CEPAL relata que, em portos da América Latina, as taxas de acidentes fatais por 100 mil trabalhadores podem ser de 6 a 10 vezes maiores que a média de outros setores de transporte.

Dessa forma, a presente emenda atende aos princípios constitucionais de valorização do trabalho e de proteção à saúde e à segurança dos trabalhadores, sem prejudicar o funcionamento das operações portuárias, promovendo justiça social e assegurando a dignidade no trabalho portuário.

.

Sala da Comissão, de de 2025

CD259057556300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259057556300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:00:49.973 - CTRAB
EMC 387/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.387/2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD259057556300

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259057556300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:02:25.070 - CTRAB
EMC 388/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.388/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Suprimir o *caput* do artigo 102 do Projeto de Lei 733/2025.

~~"Art. 102. É dispensável a intervenção de trabalhadores portuários nas~~

~~operações:~~

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário, em emenda a ser inserida no Capítulo VI deste PL, e não ao trabalhador. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD251039396200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251039396200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

PT/ES

Apresentação: 23/04/2025 13:02:25.070 - CTRAB
EMC 388/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.388/2025

CD251039396200

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251039396200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:03:58.750 - CTRAB
EMC 389/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.389/2025

EMENDA MODIFICATIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao artigo 110 do Projeto de Lei 733/2025

"Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários devem constituir um órgão de gestão de mão de mão de obra – OGMO destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e no regime de trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o registro do trabalhador portuário;

III – selecionar, treinar e habilitar o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro do trabalhador avulso;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas necessárias ao atendimento do trabalho portuário sob o regime de avulso e vínculo de emprego a prazo indeterminado, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII – Ceder trabalhador portuário avulso para vínculo de emprego a prazo indeterminado; e

CD252988425800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252988425800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:03:58.750 - CTRAB
EMC 389/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.389/2025

VIII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1º. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições em contrário pactuada em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

§ 2º. Caso celebrado acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;"

JUSTIFICATIVA

O OGMO- Órgão Gestor da Mão de Obra do Trabalho Portuário deve ser o único para fornecer a mão de obra avulsa em cada porto, tendo a responsabilidade de realizar administração e fornecimento dessa mão de obra do trabalho, podendo ceder trabalhador para vínculo de emprego a prazo indeterminado.

A permissão para criação de empresas prestadoras de trabalho avulso para concorrer com o OGMO, simplesmente contribuiu para um desarranjo geral do sistema, com violação a Convenção 137 da OIT.

Sem um órgão responsável de controlar o número de trabalhadores avulsos necessários ao atendimento da demanda de cada porto, haverá a precarização da mão de obra, além de um aumento indiscriminado de trabalhadores de forma que não será assegurada a obtenção e ganho.

Por outro lado, o projeto não assegura a garantia de renda. Se permite um aumento indiscriminado de trabalhadores com a consequente redução de oportunidades de trabalho, deve, em contrapartida assegura a garantia de renda.

CD252988425800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252988425800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:03:58.750 - CTRAB
EMC 389/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.389/2025

Ao defender o modelo de centralização no fornecimento da mão de obra a único órgão é possível o efetivo controle e regulação dos quantitativos, como acontece com a atual legislação.

Por essas razões, a formação do OGMO não pode ser facultativa, mas, deve ser obrigatória, ao mesmo tempo que deve ser rejeitado o modelo de fornecimento de mão de obra avulsa por empresas prestadoras de serviços. Esse modelo que tem por espelho o que acontece em Portugal, tem se mostrado ineficaz e desastroso.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra

portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD252988425800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252988425800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:05:53.630 - CTRAB
EMC 390/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.390/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embaracações.

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

I – capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação,

CD257918569600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257918569600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:05:53.630 - CTRAB
EMC 390/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.390/2025

peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

III- conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, convés, plataformas e em outros locais da embarcação.

"§ único O trabalho portuário estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embarcações é considerado categoria profissional diferenciada."

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

CD257918569600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257918569600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:05:53.630 - CTRAB
EMC 390/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.390/2025

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje).

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos).

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar

CD257918569600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257918569600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:05:53.630 - CTRAB
EMC 390/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.390/2025

responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação,

CD257918569600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257918569600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:05:53.630 - CTRAB
EMC 390/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.390/2025

compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada para manter a atividade centenária de conferência de carga.

.

Sala da Comissão, de de 2025

CD257918569600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257918569600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:05:53.630 - CTRAB
EMC 390/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.390/2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD257918569600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257918569600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:09:04.810 - CTRAB
EMC 391/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.391/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Exclua-se o Capítulo III, do Projeto Lei 733/2025.

JUSTIFICATIVA

O projeto autoriza que que empresas possam fornecer a mão de obra para o trabalho portuário, em concorrência com o OGMO.

Copia o modelo português que permite que empresas concorram com o OGMO que tem sido alvo de críticas de diferentes setores.

O OGMO tem a função de gerir a mão-de-obra portuária, atuando como um intermediário entre trabalhadores e operadores portuários. O modelo foi estabelecido para garantir que os trabalhadores portuários tenham acesso a contratos e direitos regulados, enquanto oferece aos operadores uma mão-de-obra qualificada e estável para a movimentação de cargas.

O modelo português que abriu o mercado para que empresas privadas concorresse com o OGMO tem demonstrado que essa medida enfraquece as condições dos trabalhadores e precarizar a mão-de-obra.

A substituição do OGMO por empresas privadas pode levar a contratos temporários ou menos seguros, já que as empresas podem priorizar a redução de custos, afetando diretamente a estabilidade dos trabalhadores portuários.

O projeto não assegura a manutenção de benefícios historicamente conquistados, como melhores condições de trabalho, seguros e garantias mínimas que o OGMO, como entidade reguladora, proporcionava.

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD251623694800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251623694800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:09:04.810 - CTRAB
EMC 391/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.391/2025

Há justo receio com a redução dos padrões de segurança. A experiência acumulada e o controle do OGMO sobre a formação de trabalhadores são vista como uma garantia de práticas de segurança rigorosas. A introdução de concorrentes com menos foco na formação pode aumentar os riscos operacionais nos portos. Aliás, existem estudos no sentido que no modelo pretendido pelo projeto e praticado em Portugal, houve um aumento das doenças ocupacionais dos trabalhadores portuários, resultante da precarização de condições de trabalho.

Por fim, não se admite que a prestação do trabalho avulso seja efetuada por empresas, esvaziando as funções e atribuições dos OGMOs.

O trabalho portuário deve ser administrado e fornecido exclusivamente pelo

OGMO.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD251623694800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251623694800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:11:17.270 - CTRAB
EMC 392/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.392/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 3° do art. 115, do Projeto Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos da categoria de origem e, em seguida, os multifuncionais."

JUSTIFICATIVA

A escala do trabalhador portuário avulso deve iniciar sempre pelos trabalhadores da atividade portuária de origem, ou seja, daquela de seu ingresso para o sistema.

A adoção de critério diverso pode resultar em prejuízo aos trabalhadores que possuem habilitação para a atividade mais qualificada.

Um trabalhador que está habilitado para operação de equipamento, como atividade de origem e não está habilitado e/ou não tem condições físicas de trabalho braçal, não pode sair na escala em posição posterior a de outro trabalhador que tem habilitação para o trabalho braçal e de operação de máquinas. O primeiro trabalhador estaria preterido na escala.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD254528294500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254528294500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:12:43.230 - CTRAB
EMC 393/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.393/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICATIVA

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)

No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez, deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores. Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados,

CD258446104100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258446104100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:12:43.230 - CTRAB
EMC 393/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.393/2025

pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via OGMO - tanto nas condições de avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido – e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí, qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada “prioridade” prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente, previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal. Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que estabelece item 8 de seu Artigo 19:

Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação. Grifa-se

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

Enfim: a *exclusividade* é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade

CD258446104100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258446104100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 13:12:43.230 - CTRAB
EMC 393/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.393/2025

seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO, bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem que passar pelo diálogo e negociação e a simples exclusão da "exclusividade" como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação as empresas dentro do porto público.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD258446104100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258446104100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC 394/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.394/2025

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

EMENDA SUPRESSIVA

Suprime-se o inciso XI do artigo 7º do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 7º .....

~~"XI - autorizar a concessão de canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários"~~."

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do trabalho decente, da proteção social e da promoção do bem-estar coletivo. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da soberania dos Estados na formulação de políticas públicas, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de proteção social ampla, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

CD258201826200

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258201826200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC 395/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.395/2025

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

EMENDA SUPRESSIVA

Suprime-se o inciso IX do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 13 .....

~~"IX – conceder, facultativamente, canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários nos limites do porto organizado, nos termos da regulamentação da Antaq";~~"

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do trabalho decente, da proteção social e da promoção do bem-estar coletivo. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da soberania dos Estados na formulação de políticas públicas, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de proteção social ampla, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD251496540300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251496540300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC 396/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.396/2025

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

EMENDA SUPRESSIVA

Suprime-se o inciso XXIX do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 13 .....

~~"XXIX – realizar, facultativamente, a terceirização da administração de unidades do porto"."~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização, uma vez que a lógica dos empresários é auferir lucro, ao passo que o poder público busca apenas manter e ampliar as condições estruturais a bem de toda a sociedade.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- Convenção nº 137 da OIT – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- Convenção nº 94 da OIT – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e ção de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor rio.

CD258780040000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258780040000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC 396/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.396/2025

CD258780040000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258780040000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC 397/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.397/2025

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

EMENDA SUPRESSIVA

Suprime-se o § 2º artigo 19 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 19. .....

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

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.

Não por outra razão, o legislador definiu o artigo 10 da Constituição Federal, com a seguinte redação: **"É assegurada a participação dos trabalhadores e empregados nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação".**

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.

Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a ADI 1.940, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

O STF também se posicionou, em decisões como a ADI 4.679, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ainda, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a

CD255484176800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 13:44:40.593 - CTRAB
EMC 397/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.397/2025

participação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.

Portanto, a prática de os sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD255484176800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255484176800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC n.398/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.398/2025

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

EMENDA SUPRESSIVA

Suprime-se o texto do § 1º do artigo 20 do Projeto de Lei nº 733/2025,

"Art. 20. .....

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

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- Convenção nº 137 da OIT – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- Convenção nº 94 da OIT – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

CD251252566900

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade com o código 251252566900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC 398/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.398/2025

CD251252566900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251252566900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC 399/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.399/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modifica-se o texto do inciso VII do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 13 .....

VII – planejar e executar as dragagens de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto, com observância ao Plano Nacional de Dragagem."

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e a gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do trabalho decente, da proteção social e da promoção do bem-estar coletivo. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da soberania dos Estados na formulação de políticas públicas, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de proteção social ampla, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

CD259619695000

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259619695000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC 400/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.400/2025

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do § 1º do artigo 19 do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 19. .....

§ 1º A indicação do representante dos trabalhadores a que alude o *caput* deste artigo será feita pelo bloco dos trabalhadores do conselho de autoridade portuária (CAP)."

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.

Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a ADI 1.940, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

O STF também se posicionou, em decisões como a ADI 4.679, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a ação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.

Portanto, a prática dos sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em

CD257120725900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 14:24:40.593 - CTRAB
EMC 400/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.400/2025

CD257120725900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257120725900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC 1/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.401/2025

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

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

EMENDA MODIFICATIVA

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Modificar o texto do § 2º do artigo 20 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. .....

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

JUSTIFICATIVA

A adoção de natureza deliberativa pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) fundamenta-se na necessidade de fortalecimento da governança participativa e no aprimoramento da eficiência administrativa dos portos organizados. O CAP, enquanto órgão colegiado, é composto por representantes do poder público, da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e da sociedade civil, o que lhe confere legitimidade e pluralidade decisória.

A função deliberativa assegura ao CAP a prerrogativa de tomar decisões vinculativas no âmbito de sua competência, especialmente em matérias relacionadas à gestão portuária, planejamento estratégico, definição de prioridades de investimentos, regulação de tarifas, e diretrizes operacionais. Tal configuração permite maior alinhamento entre os interesses públicos e privados, promovendo decisões mais equilibradas, transparentes e eficientes.

Sob a ótica da governança pública, a atuação deliberativa do CAP contribui para o controle social e institucional das administrações portuárias, garantindo a observância dos princípios da legalidade, eficiência, transparência e participação previstos na Constituição Federal e na legislação infraconstitucional, como a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).

Portanto, conferir ao CAP natureza deliberativa é medida essencial à consolidação de um modelo de gestão portuária moderna, descentralizada e comprometida com o interesse público e com a competitividade do setor portuário nacional.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD253827448300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253827448300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC 402/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.402/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do artigo 21, III, "c" do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21. .....
III **.....**
c) dois representantes dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício na autoridade portuária ou administração portuária local**."**

JUSTIFICATIVA

A composição paritária do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é fundamental para garantir uma governança equilibrada, transparente e democrática na gestão dos portos organizados. A paridade assegura a representação equitativa entre os trabalhadores portuários.

Esse modelo promove a participação ativa e igualitária dos diversos atores interessados nas decisões estratégicas e operacionais que impactam diretamente o desenvolvimento do porto, o ambiente de negócios e a competitividade logística. Além disso, favorece o diálogo, o consenso e a corresponsabilidade na definição de políticas, projetos e investimentos, contribuindo para a eficiência, sustentabilidade e desenvolvimento regional.

A paridade também fortalece o controle social e a legitimidade das decisões do CAP, ao evitar a predominância de interesses específicos em detrimento do interesse coletivo. Trata-se, portanto, de um princípio que reflete o espírito colaborativo necessário para o bom funcionamento do sistema portuário nacional.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD256902377600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256902377600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

Apresentação: 23/04/2025 13:24:40.593 - CTRAB
EMC 403/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.403/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Modificar o texto do inciso I do artigo 100 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 100. .....

I – empregados públicos e servidores da autoridade portuária ou administração portuária admitidos na forma do artigo 37, II, da Constituição Federal."

JUSTIFICATIVA

A realização de concurso público para provimento de empregos públicos está devidamente respaldada pelo artigo 37, inciso II, da Constituição Federal de 1988, que estabelece: "***A investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração".***

Conforme entendimento consolidado do Supremo Tribunal Federal (STF), as empresas públicas e sociedades de economia mista, inclusive suas subsidiárias, sujeitam-se à obrigatoriedade de concurso público para contratação de pessoal. Esse entendimento foi reafirmado no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 2.135, quando o STF declarou inconstitucional norma que permitia a contratação sem concurso: "***As empresas públicas e sociedades de economia mista que explorem atividade econômica estão sujeitas ao princípio do concurso público para admissão de pessoal, nos termos do art. 37, II, da Constituição Federal. (ADI 2.135/DF, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Tribunal Pleno, j. 16.06.2020, DJe 29.10.2020)"***

Esse posicionamento reafirma que o regime jurídico dessas entidades, ainda que submetidas a normas de direito privado em alguns aspectos, deve respeitar os princípios constitucionais da Administração Pública, como legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Além disso, a presente iniciativa visa suprir a necessidade de recomposição e/ou ampliação do quadro funcional da entidade, em razão de vacâncias, expansão de atividades ou reestruturação organizacional. A adoção do concurso público garante a seleção objetiva e impessoal de candidatos, conforme os critérios de mérito e competência técnica, assegurando maior eficiência e legitimidade na prestação dos serviços públicos.

Portanto, a abertura de concurso público configura-se não apenas como um imperativo legal e constitucional, mas como medida essencial de governança, controle e transparência administrativa.

CD259176402700

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT-RS

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259176402700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 13:25:26.207 - CTRAB
EMC 404/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.404/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o inciso XXXVI e § 1º, § 2º e § 3º no artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. 13 .....

XXXVI – Constituir guardas portuárias, com quadro próprio de pessoal, na forma do artigo 37, II da Constituição Federal, estruturado em carreira, com vinculação ao gestor máximo da autoridade portuária, destinando-se ao patrulhamento dos portos e instalações portuárias, incluindo retroáreas, as áreas molhadas e adjacentes, com o empregar de ações de controle de acesso e monitoramento da circulação de mercadorias, cargas, veículos e pessoas.

§ 1º As guardas portuárias no exercício de suas competências, não exercerá funções inerentes às polícias judiciarias, nem procederá à apuração de infrações penais, cuja competência é exclusiva da polícia federal e das polícias civis, assegurada a atividade de inteligência que lhe é própria.

§ 2º As guardas portuárias será admitido o exercício de ações preventivas, ostensivas e repressivas à ilícitos de qualquer natureza, respeitadas as competências dos demais órgãos a que se refere o *caput* especialmente as de polícia judiciária.

§ 3º As guardas portuárias está sujeita ao controle externo da polícia federal."

JUSTIFICATIVA

A Guarda Portuária consiste em **órgão operacional de segurança pública**, que exerce, ao lado da polícia federal, importante função de fiscalização e de vigilância nos portos brasileiros.

Sua relevância na segurança pública elevou-se ainda mais após o atentado terrorista de 11.09.2001 ao World Trade Center (WTC): a Organização das Nações Unidas (ONU) promulgou o Tratado Internacional – do qual o Brasil é signatário – Código Internacional para Proteção a Navios e Instalações Portuárias (ISPS CODE), que preconizou a necessidade de implementar determinadas medidas de segurança nos portos, aeroportos, além de outros pontos de entrada e saída de pessoas e bens.

Assim, com o objetivo de concretizar o comando internacional, em 2002, o Ministério da Justiça instituiu o **Plano Nacional de Segurança Pública Portuária**, no qual define a competência da Guarda Portuária da seguinte forma:

a) Promover a vigilância e a segurança no porto organizado. Na zona primária do porto organizado, a vigilância será levada a efeito com o objetivo de garantir o cumprimento da legislação que regula a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias;

CD256875344800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256875344800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/05/2025 15:25:26.207 - CTRAB
EMC 404/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.404/2025

b) Prestar auxílio às autoridades que exerçam suas atribuições no porto, sempre que requisitada. Portanto, a Guarda Portuária deverá colaborar com os órgãos de segurança pública e demais autoridades que atuam na área portuária para manutenção da ordem e a prevenção de ilícitos no interior daquelas instalações;

c) **Exercer o policiamento interno das instalações do porto**;

d) **Zelar pela segurança, ordem, disciplina e fiel guarda dos imóveis, equipamentos, mercadorias e outros bens existentes ou depositados na área portuária, sob a responsabilidade da administração portuária**;

e) **Deter, em flagrante delito, os autores de crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e objetos que houverem relação com o fato, entregando-os à autoridade competente**;

f) **Registrar a ocorrência, quando constatadas atividades ilícitas, acidentes de trabalho, sinistros ou avarias em equipamentos e veículos ou atividades irregulares que venham a prejudicar o andamento das operações portuárias, mantendo a preservação do local do delito, efetuando os levantamentos preliminares e encaminhando-os à autoridade competente**;

Posteriormente, ao densificar a Constituição na parte de segurança pública, o Congresso Nacional *legitimamente* editou a Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018, que estabelece a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela Segurança Pública Nacional, *"**concretizando o comando do § 7º do art. 144 da Constituição da República**"* (excerto do voto do Min. Luiz Edson Fachin na ADI 6621 – grifou-se).

Neste cenário demonstra que a Guarda Portuária nacional tem, sim, por finalidade a **fiscalização e o combate a ilícitos**, que consistem no controle de acesso e monitoramento (CFTV) da circulação/trânsito de mercadorias, cargas, veículos e pessoas nos 36 (trinta e seis) portos públicos brasileiros. Assim, tem-se que a segurança portuária é exercida pelo desempenho conjunto das autoridades federais (polícia federal, receita federal) e da guarda portuária, com olhar atento das autoridades sanitárias e ambientais.

A principal função exercida pela Guarda Portuária consiste em **reprimir o contrabando e descaminho de mercadorias e cargas, o tráfico de armas e drogas, e demais lícitos**.

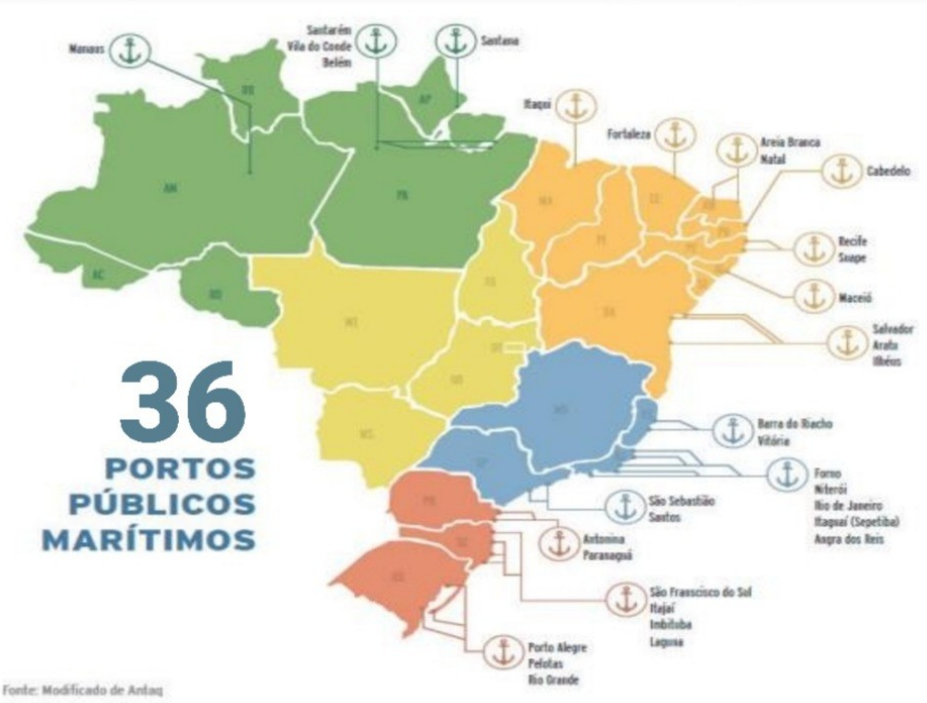
Como se sabe o Brasil possui dimensões continentais e faz fronteiras com outros países responsáveis pela produção de drogas ilícitas, tais como Bolívia e Colômbia. Essas mercadorias são encaminhadas para a Europa e para os EUA através dos portos brasileiros.

O mapa abaixo evidencia a quantidade de portos no território nacional, nos quais a Guarda Portuária exerce ampla atividade de monitoramento e de segurança. Veja- se:

CD256875344800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256875344800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 13:25:26.207 - CTRAB
EMC 404/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.404/2025



Logo, é inconteste, portanto, que a guarda portuária **realiza atividade de polícia administrativa**, consoante com as diretrizes constitucionais atinentes à segurança pública, atuação que se materializa na repressão e combate ao tráfico internacional de entorpecentes, de armas e de mercadorias ilícitas, as quais seriam destinadas ao comércio e consumo internacional.

É essa relevância institucional que justifica o modelo normativo constitucional de atribuir ao Congresso Nacional, e não ao Executivo ou quaisquer de seus órgãos, a prerrogativa de disciplinar, por via de lei em sentido formal, o regime jurídico da segurança pública, em geral, e da Guarda Portuária, em particular.

Nela, o Congresso *redimensionou* o papel da Guarda Portuária, **inserindo-a no rol de autoridades integrantes do Sistema Único de Segurança Pública (SUSP)**, nos termos do art. 9º, § 2º, XVI, acima referido. Neste pormenor, convém relembrar jurisprudência recente deste eg. Supremo Tribunal Federal, que assentou, com precisão, que o rol de órgão de segurança pública, previsto no art. 144, **é meramente exemplificativo:**

> "O Legislador, ao reespecificar o comando constitucional, acolheu a interpretação que, a meu sentir, melhor realiza a finalidade da política de segurança, enfatizando o aspecto institucional e a eficiência dos órgãos administrativos Rompe- se com a anterior fórmula de organização que encontrava amparo neste Tribunal, qual seja, de repartição federativa, com descentralização e engessamento. Em seu lugar, **Sistema Único promove centralização do planejamento estratégico, flexibilidade das atribuições dos órgãos responsáveis pela segurança pública, retirando, portanto, a taxatividade do caput do art. 144 da CRFB/88**.
>
> (...) **Esta posição é a que, acertadamente, cria incentivos para a coordenação dos entes federais nesta tão indispensável política pública**."(STF – Plenário. ADI nº 6621, rel. Min. Luiz Edson Fachin, DJe 24.06.2021 – grifou-se).

CD256875344800

rto, cumpre destacar que as atividades da Guarda Portuária transcendem a de uma mera cia patrimonial, na verdade consiste no **exercício indelegável do poder de polícia nos brasileiros**, na medida em que lhe cabe o controle da regularidade das atividades

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256875344800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 30/04/2025 15:25:26.207 - CTRAB
EMC 404/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.404/2025

(limitando direito, interesse ou liberdade); acesso de pessoas e veículos (restrição ao direito individual de ir e vir), em benefício da segurança (interesse público).

O Poder de Polícia corresponde a uma atividade da Administração Pública. De tal parte que em sentido técnico, só se encontra Poder de Polícia no exercício da função estatal de Administração Pública. Assim, não haveria de se falar em Poder de Polícia decorrente das funções de mercado e empresariais.

Aliás, no Supremo Tribunal Federal, quando do julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717, foi assentado o entendimento que a transferência do poder estatal para o particular não é admitida em nome da segurança jurídica, tendo concluído pela impossibilidade de delegação, a uma entidade privada, de atividade típica de Estado, que abrange até poder de polícia, conforme ementa abaixo colacionada:

> ADMINISTRATIVO. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE DO ART. 58 E SEUS PARÁGRAFOS DA LEI FEDERAL Nº 9.649, DE 27.05.1998, QUE TRATAM DOS SERVIÇOS DE FISCALIZAÇÃO DE PROFISSÕES REGULAMENTADAS. 1. Estando prejudicada a Ação, quanto ao 3º do art. 58 da Lei nº 9.649, de 27.05.1998, como já decidiu o Plenário, quando apreciou o pedido de medida cautelar, a Ação Direta é julgada procedente, quanto ao mais, declarando-se a inconstitucionalidade do "caput" e dos 1º, 2º, 4º, 5º, 6º, 7º e 8º do mesmo art. 58. 2. Isso porque a interpretação conjugada dos artigos 5º, XIII, 22, XVI, 21, XXIV, 70, parágrafo único, 149e 175 da Constituição Federal, leva à conclusão, no sentido da indelegabilidade, a uma entidade privada, de atividade típica de Estado, que abrange até poder de polícia, de tributar e de punir, no que concerne ao exercício de atividades profissionais regulamentadas, como ocorre com os dispositivos impugnados. 3. Decisão unânime. (ADI 1717, Relator (a): Min. SYDNEY SANCHES, Tribunal Pleno, julgado em 07/11/2002, DJ 28-03-2003 PP-00061 EMENTA VOL-02104-01 PP-00149).

Ainda, nos autos da ADPF nº 870/DF, a Procuradoria Geral da República (PGR) ratificou a indelegabilidade das funções de Estado exercidas pela Guarda Portuária sob o fundamento do exercício do Poder de Polícia:

> Ainda que inexista definição precisa da natureza das atividades desempenhadas pelas **guardas portuárias**, o certo é que sua atuação pode assumir perfil policial, nas abordagens diárias, prisões e apreensões, o perfil de controle e fiscalização inerentes à Receita Federal, ou ainda o perfil de proteção patrimonial ao guarnecer e zelar pelo patrimônio público da União. Nesse passo é de se reconhecer que a regulamentação das atividades de segurança portuária, embora conte com poucas balizas constantes de leis, há de atentar para as competências conferidas à **guarda portuária**, com várias atividades relacionadas ao exercício de poder de polícia, o que, por certo, limita a possibilidade de sua livre delegação a particulares. Nesse passo, independentemente de as **guardas portuárias** serem consideradas órgãos de segurança pública ou não, tema que é alvo de antiga controvérsia, **pode-se-lhes reconhecer o exercício de poder de polícia**.

Não por outra razão, é incompatível com a ordem constitucional a terceirização de atividades estatais que, por sua natureza, se correlacionam com atos de império e de autoridade, como é o caso da segurança nacional, fiscalização, regulação, justiça e poder de polícia, *i.e.*, atividades típicas de Estado.

Portanto, a Guarda Portuária integra, por expressa opção da autoridade revestida de competência constitucional para fazê-lo – *i.e.*, o Congresso Nacional –, o rol de órgãos do sistema de segurança nacional pública e desempenha importante função na defesa do território nacional em conjunto com as demais autoridades federais, razão pela qual justifica-se a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, 23 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD256875344800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256875344800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 13:25:26.207 - CTRAB
EMC 405/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.405/2025

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

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

Acrescente-se, onde couber, artigo nas disposições finais e transitórias, renumerando-se os demais, no Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. (...). Assegura aos atuais trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado, que foram identificados pelo levantamento realizado com base no Decreto nº 1.596, de 17 de agosto de 1995, o registro em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa."

JUSTIFICATIVA

A Convenção 137 da OIT, sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Manipulação de Cargas nos Portos, destaca a necessidade de abordar as mudanças tecnológicas e suas consequências para os trabalhadores portuários. A convenção busca garantir a segurança e a estabilidade do emprego desses trabalhadores, que podem ser afetados pela mecanização e automação dos processos portuários.
A convenção reconhece a importância de garantir a continuidade do trabalho e da renda dos trabalhadores portuários, especialmente os que trabalham nos portos.

A convenção visa promover a adaptação dos trabalhadores às novas tecnologias e métodos de trabalho, por meio de formação e qualificação.

A OIT destaca a importância do diálogo social entre governo, empregadores e trabalhadores portuários para a implementação da convenção e a resolução de problemas.

A Exposição de Motivos da Convenção 137 da OIT enfatiza a necessidade de proteger os trabalhadores portuários diante das mudanças tecnológicas nos portos, garantindo a estabilidade do emprego e a adaptação aos novos métodos de trabalho. A convenção busca um equilíbrio entre os benefícios econômicos das mudanças tecnológicas e a proteção dos trabalhadores portuários.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD251413472100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251413472100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(Do Sr. Leur Lomanto Júnior)

Apresentação: 23/04/2025 13:25:26.207 - CTRAB
EMC 406/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.406/2025

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

EMENDA SUPRESSIVA

Suprime-se o inciso XII do artigo 7º do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 7º .....

~~"XII – conceder portos públicos"."~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- Convenção nº 137 da OIT – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- Convenção nº 94 da OIT – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

CD252023882500

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT-RS

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252023882500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 407/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.407/2025

EMENDA MODIFICATIVA PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 99 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 99. Considera-se trabalho portuário a atividade de movimentação e transporte de carga a bordo das embarcações principais, auxiliares e de apoio, bem como em terra desde o costado do navio até a entrada ou saída dos portões ou gates; a operação de equipamentos de terra ou de bordo, nos portos públicos e privados, no transporte e movimentação interno de carga inclusive de contêineres por caminhões ou TT (terminais tractors); na amarração de navios; no conserto, na etiquetagem, na restauração e remarcação de mercadorias; a vigilância de embarcações; a conferência a bordo, no costado, nos armazéns e pátios, nos gates e balanças; a limpeza e remoção de resíduos; a movimentação de bagagens e serviços correlatos de navio de passageiros; o lonamento e deslonamento, a peação e despeação a bordo e em terra bem como a colocação e retirada de castanhas; nos serviços conexos, correlatos e acessórios de carregamento e descarga de embarcações; nos serviços internos de movimentação de mercadorias por quaisquer meios, nos pátios e armazéns da área portuária alfandegada ou não, explorada em regime de arrendamento ou concessão dentro da área de porto organizado."

§ 1º. Os serviços portuários a que se refere o caput estão inseridos nas categorias profissionais de estiva, capatazia, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcação, na forma de esta lei.

§ 2º. Fica assegurada a exclusividade dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho na modalidade avulsa e para a contratação a vínculo empregatício por prazo indeterminado nos serviços previsto no caput;

§ 3º. Como contrapartida ao direito à exclusividade os portuários registrados no OGMO deverão sempre estar à disposição e prontos para trabalhar, conforme inteligência da Convenção 137 da OIT, Art. 3º, item 3.

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

§ 5° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas;

CD256955582300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256955582300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 407/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.407/2025

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

Nessa cadeia de movimentação de carga, o serviço de transporte interno faz parte do armazenamento e ainda do movimento de recebimento e entrega de carga, sendo atividade essencialmente portuária quando desenvolvida no porto público e/ou privado.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive offshore é desenvolvido por trabalhadores portuários e a exclusão do trabalho dos estivadores, principalmente em portos do norte do país trará sérios prejuízos pela redução da oferta de trabalho, com grande impacto social negativo

O projeto de Lei acaba com categorias centenárias sem regular as consequências e assegurar o devido amparo social.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a

CD256955582300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256955582300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 407/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.407/2025

localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

Por outro lado, é o vigia portuário, inquestionável e verdadeiro sentinela de fronteira, na medida em que, ao assumir seu posto de trabalho, estabelece-se como agente de segurança, tanto das pessoas que pretendam ir a bordo, como das mercadorias, produtos e carga em geral, além de assumir a figura do “garantidor legal por ingerência”.

Nos dias de hoje, todos os portos devem cumprir as exigências do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS, a fim de que possam operar os produtos, cargas e mercadorias, destinados à Europa e Estados Unidos.

Nesse sentido tem o vigia portuário formação para atender as exigências constantes de Parte A, Seção 7, 9 e seus respectivos itens do ISPS CODE, bem como pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros de:

1. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção ao navio.
2. Controlar o acesso ao navio.
3. Controlar o acesso de pessoas e seus pertences.
4. Monitorar as áreas de aceso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso a mesma.
5. Monitorar as áreas de convés e em torno do navio.
6. Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio.
7. Assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis.

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

CD256955582300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256955582300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 407/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.407/2025

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Temos também informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Ainda que em alguns portos os consertadores estão sendo utilizados como multifuncionais na atividade de conferência, parecendo injusta a migração forçada para outras categorias.

A expressão mais utilizada para tratar o desaparecimento do contrato de labor é “extinção”. O que propõe a norma é a extinção de categorias que historicamente serviram aos propósitos do capital e do país. Não nos parece ser momento oportuno e nem a forma adequada para extinção de atividades da categoria portuária, sobretudo sem qualquer compensação ou indenização, ainda mais sem qualquer estudo ou impacto do número de afetados, bem por isso manifestamos nossa discordância e somos pela manutenção da atual regra.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a

CD256955582300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256955582300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 407/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.407/2025

solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

O trabalho considerado de retaguarda em alguns portos nacionais representa parcela substancial da utilização da mão de obra avulsa, posto que na retaguarda o trabalho é constante (recebimento, armazenamento, entrega, remoção etc.…), enquanto no cais somente quando há navio.

As normas trabalhistas devem respeito integral aos direitos e garantias fundamentais, expressos ou implícitos, além da própria higidez do sistema produtivo que atualmente garante e assegura o processamento de carga portuária.

Assim, qualquer alteração no modelo de produção que amplie ou reduza garantias e direitos deve estar fulcrado em estudos técnicos e amparados em expectativas que não só regulem o futuro com vistas a automação, mas também crie soluções adequadas para a mão de obra que será impactada pelas modificações legislativas.

CD256955582300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256955582300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 407/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.407/2025

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também devem contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos, “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais tampouco pode a lei estabelecer redação descolada da realidade, uma vez que o conceito de trabalho não comporta abstração, mas contornos de natureza técnica,

CD256955582300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256955582300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 407/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.407/2025

operacional, jurídica e histórica, que não podem ser afastados por mera convenção ou opção legislativa, sem um esteio na racionalidade do argumento ou daquilo que se pretende normatizar.

A proposta original, que no caput do artigo 99 limitava o conceito de labor portuário a bordo e no costado das embarcações, se mostra deletéria e disruptiva, pois não há contornos técnicos para formar novos conceitos, mas conceitos a partir de meras convenções, o que importa em mera abstração, o que pode ser confirmado, por exemplo, quando no inciso III do artigo é disposto que não é labor portuário aquele prestado em "barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore", ou seja, nem mesmo à bordo e no costado de tais embarcações (a exemplo dos rebocadores e dos navios de supply) a movimentação de carga importaria em trabalho portuário, sem que qualquer critério ou justificativa técnica tenha sido apresentada, pelo que a proposta aqui objeto de emenda impõe limites de local (a bordo e costado) e, por fim, até mesmo do tipo de embarcação que importaria em regra de exceção (barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore), disposição sem qualquer critério técnico.

Destaque-se que, a exclusão do trabalho portuário em barcaças e balsas tem forte impacto em portos do norte do país, onde esse tipo de operação representa parcela significativa do trabalho portuário.

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD256955582300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256955582300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II, do Título VI do Projeto de Lei 733/2025, renumerando-se os dispositivos subsequentes:

"TITULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

"Art. 110. Os operadores portuários devem constituir em cada porto público um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário, no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhadorportuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar, cadastrar e registrar o trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no OGMO;

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1°. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições contrarias pactuada pelas partes em instrumento coletivo de trabalho;

§ 2°. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços e, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;

§ 3°. A gestão da mão de obra do trabalho portuário deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 4°. Na contratação do Trabalho Portuário a vínculo empregatício deve ser observado o valor do salário e demais benefícios sociais inerentes, previstos no instrumento coletivo

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

que deve ser firmado previamente a essa modalidade de contratação.

§ 5°. A ausência do instrumento coletivo prévio, previsto no parágrafo anterior, ou de trabalhadores a vínculo, não impedirá que as respectivas operações portuárias sejam realizadas por trabalhadores portuários avulsos disponíveis e profissionalmente habilitados, mantidos e fornecidos pelo órgão gestor de mão, na forma desta lei.

Art. 111. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de até 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento
do registro;

II - promover:
a) a formação profissional do trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado e do avulso, bem como, daquele com outra forma de contratação, adequando-os aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação, migração entre categorias e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2° O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

§ 3° O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4° As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5° A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4° será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 112. O exercício das atribuições previstas nos arts. 110 e 111 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 113. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 114. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 115. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 110, 111 e 114, da cessão de trabalhador portuário avulso em caráter permanente e da inobservância das normas vigente
em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

§ 1° Em caso de impasse, nos conflitos coletivos as partes podem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4° As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos e até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 116. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1° O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 110;

II - editar as normas a que se refere o art. 120; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2° A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3° Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 117. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra. 118. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - Capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II – Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga quando realizados a bordo.

III - Conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- Conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- Bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3° O operador portuário, nas atividades a que alude o caput, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4° As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 119. O órgão de gestão de mão de obra:

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1° do art. 118; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem- se por morte ou cancelamento.

Art. 120. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 121. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT."

Art. 122. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção do regime jurídico atual do trabalho portuário, conforme já estabelecido pela Lei n° 12.815, de 2013, que regulamenta a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias.

O regime previsto nesta lei, em vigor desde 2013, estabelece um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que tem garantido estabilidade no setor.

Desde o berço desse trabalho sustentamos a necessidade de estudos dos impactos sociais e econômicos de toda e qualquer proposta que imponha severa subtração de direitos e garantias.

Não houve qualquer estudo dos impactos produzidos pelas novas regras na conjuntura e desempenho da movimentação de cargas, na capacidade portuária de atender a demanda, no desempenho operacional, na logística, na gestão e finanças e, por fim, socioambiental (incluindo a relação porto-trabalho- cidade).

A proposta de substituição contida no projeto de lei introduz profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, muitas

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 408/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.408/2025

das quais geram insegurança jurídica, precarização das condições de trabalho e desorganização dos sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Isso porque a lei como proposta nada mais é que supressiva de direitos e garantias sociais, não estuda, analisa ou planeja qualquer modelo razoável de transição, não prevê o impacto nas relações sociais e econômicos que afetam as relações entre o porto e as cidades

A Lei n° 12.815/2013 já oferece um modelo amplamente discutido e consolidado, que preserva os direitos dos trabalhadores portuários avulsos, assegura a operacionalidade dos portos públicos e privados, e mantém o OGMO como entidade gestora fundamental no processo de intermediação de mão de obra no setor.

Portanto, propõe-se a substituição do TíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO proposto no projeto de lei pela redação atual do CAPíTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO da Lei n° 12.815/2013, na sua íntegra, como forma de preservar o modelo atual de regulação e evitar os riscos e impactos negativos das alterações propostas.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD259762974800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762974800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 409/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.409/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 101. Trabalhador portuário é aquele que, possuindo qualificação profissional certificada para o exercício da profissão, desenvolve a sua atividade profissional no trabalho portuário, no porto público e privado.
§ 1° A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO.

§ 2° A qualificação e a certificação profissional mencionada no § 1° deste artigo, em caso de necessidade, poderá ser atestada por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária não inferior aos utilizados pelo OGMO desde que autorizadas pela Federação Nacional dos Portuários – FNP ou 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 e pela FNE Federação Nacional dos Estivadores.

CD251809006400

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251809006400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 409/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.409/2025

§ 3° os atuais trabalhadores credenciados pelo OGMO são recepcionados com certificação junto a ANTAQ.

§ 4° O respectivo órgão de gestão de mão obra deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 5° Os atuais integrantes do sistema portuário terão seus registros e habilitações recepcionados pelo respesctivo órgão de gestão de mão de obra, nos termos desta lei e, conforme previsto na convenção 137 da OIT, a todo trabalhador portuário inscrito nesse órgão gestor será assegurado um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo substituir a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), entidades que representam os interesses do capital, por federações que representam os trabalhadores portuários, a Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB), no processo de autorização de qualificação e certificação profissional.

A substituição das entidades garante uma maior representatividade dos trabalhadores portuários no processo de qualificação e certificação profissional, conferindo legitimidade ao processo e permitindo que os próprios trabalhadores participem mais ativamente das

CD251809006400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251809006400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 409/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.409/2025

decisões e autorizações relacionadas à sua profissão, suas qualificações e à prestação de serviços portuários.

Não se entendeu ou justificou ou explicitou a razão de serem excluídas as entidades representativas dos trabalhadores do direito a participar da qualificação do trabalho portuário no projeto.

Por outro lado, existe a necessidade do controle de quantitativo dos trabalhadores para atender a cada porto, cabendo esse controle a nível nacional a ANTAQ.

A Convenção 137 da OIT determina no artigo 4, 1 que *os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto.* E, isto somente é possível que o controle do quantitativo de trabalhadores disponíveis,

Tal medida busca reforçar a valorização da mão de obra e o respeito aos direitos trabalhistas, assegurando uma abordagem mais equilibrada nas relações de trabalho no setor portuário.

O artigo 84 define o "trabalhador portuário" como aquele que possui uma qualificação profissional certificada para exercer atividades no porto público. No entanto, ao analisar essa definição à luz do conceito de "categoria profissional diferenciada", percebe-se um conflito direto com o artigo 511, parágrafo 3°, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O artigo 511, parágrafo 3°, da CLT estabelece que uma categoria profissional diferenciada é caracterizada por regulamentações próprias e específicas, que se aplicam mesmo quando os trabalhadores empregados em empresas que realizam a mesma atividade econômica, atividades econômicas semelhantes ou relacionadas. No caso dos

CD251809006400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251809006400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 409/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.409/2025

trabalhadores portuários, o trabalho realizado tanto em portos públicos quanto em portos privados se enquadra na definição de “mesma atividade econômica ou atividades econômicas similares ou relacionadas”.

A redação atual do artigo 84, ao limitar-se a mencionar apenas o trabalho portuário no âmbito do porto público, cria uma restrição que desconsidera a amplitude da categoria profissional diferenciada, violando, assim, o disposto na CLT. Esta publicação falha ao não reconhecer que a atividade portuária, independentemente do tipo de porto (público ou privado), integra a mesma cadeia econômica, o que reforça a necessidade de regulamentação própria para todos os trabalhadores que atuam nesse setor, conforme exige a CLT.

Além disso, a omissão do artigo 84 em abordar as condições específicas, as normas coletivas legais e os direitos e deveres próprios dos trabalhadores portuários, independentemente do tipo de porto em que atuam, comprometem a proteção da categoria diferenciada. Tal omissão não apenas viola o artigo 511, parágrafo 3°, da CLT, mas também dificulta a aplicação de direitos específicos, como a negociação coletiva e condições especiais de trabalho, essenciais para categorias profissionais que possuem competências e características próprias.

Quanto à garantia de renda mínima e de acesso ao trabalho, a proposta legislativa trazida no § 5° visa harmonizar a previsão legal com o preceito contido na Convenção 137 da OIT de garantir aos trabalhadores portuários um mínimo de período de emprego ou um mínimo de renda visa proteger essa categoria de profissionais diante das especificidades do trabalho portuário, como sua sazonalidade e a crescente mecanização e tecnologia nos processos de movimentação de trabalho de cargas. Essa proteção se justifica pelos seguintes aspectos:

CD251809006400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251809006400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 409/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.409/2025

Os portos são conhecidos por terem atividades que variam conforme as demandas de comércio e transporte marítimo. Em determinados períodos, há grande movimentação de cargas, enquanto em outros, a atividade diminui significativamente.

Essa sazonalidade torna o trabalho dos portuários intermitente, com períodos de alta demanda e períodos de escassez de trabalho, criando uma instabilidade natural de renda e emprego. A Convenção 137 da OIT surge para amenizar esse efeito, garantindo que os trabalhadores tenham um mínimo de renda ou emprego garantido

A modernização dos portos, com a adoção de maquinário mais avançado e processos automatizados, impede a necessidade de mão de obra manual. Essa transformação gera riscos de desemprego ou redução drástica de trabalho para os trabalhadores portuários tradicionais, que dependem de operações de carregamento e descarregamento de cargas. Portanto, a garantia de um mínimo de emprego ou renda serve como uma rede de proteção contra os impactos negativos que a mecanização e a automação podem ter sobre a força de trabalho portuária

A natureza do trabalho portuário, especialmente pela sua importância estratégica para o comércio internacional e para o funcionamento das cadeias de suprimentos, exige um mínimo de estabilidade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. A Convenção 137 permite a necessidade de equilibrar a flexibilidade operacional dos portos com a segurança econômica dos trabalhadores. Ao garantir um mínimo de emprego ou renda, há uma tentativa de reduzir as desigualdades e promover condições dignas de trabalho, que também repercutem na estabilidade das comunidades portuárias e no ambiente social das cidades portuárias.

CD251809006400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251809006400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 409/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.409/2025

Os trabalhadores portuários possuem habilidades específicas, muitas vezes adquiridas ao longo de anos de experiência em atividades de alta periculosidade e exigência física. A Convenção 137, ao garantir uma renda mínima ou emprego, regular e valorizar essa singularidade, preservando o capital humano e mantendo uma reserva de trabalhadores constituída para quando a atividade portuária for exigida

Em resumo, a previsão legal da Convenção 137 da OIT é uma resposta direta à vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores portuários diante das flutuações inerentes à atividade portuária e à evolução tecnológica. Ela busca equilibrar as necessidades dos portos de eficiência e modernidade com a necessidade de preservar o bem-estar dos trabalhadores, garantindo-lhes um mínimo de segurança e dignidade no emprego e na renda.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD251809006400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251809006400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 410/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.410/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 103 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

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 nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, ressalvado o disposto no § 4º do Art. 99 desta lei;

II – Trabalho avulso, exclusivamente por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO;

§1° O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário ou o operador portuário, observado a negociação coletiva com sindicato que representa categoria diferenciada;

§2° Enquanto permanecer no trabalho com vínculo de emprego a prazo indeterminado, o trabalhador avulso

CD253724162100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253724162100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 410/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.410/2025

deixará de concorrer ao sistema de escalação avulsa do OGMO

§3° Fica vedada a utilização e contrato de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado

§4° O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho, salvo negociação coletiva de trabalho com a sindicato de categoria diferenciada.”

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo suprimir a expressão "Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP" do inciso II do artigo 86 do projeto de lei, eliminando, assim, a possibilidade de terceirização no fornecimento de mão de obra portuária nos portos públicos.

A terceirização do trabalho portuário, por meio de empresas prestadoras de serviço, representa um risco significativo para os trabalhadores, pois introduz a precarização do trabalho, a desvalorização da qualificação profissional e a perda de direitos adquiridos.

Além disso, a presença de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) gera uma concorrência desleal com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que tem como principal função garantir a alocação de trabalhadores portuários avulsos em conformidade com as

CD253724162100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253724162100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 410/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.410/2025

necessidades operacionais, respeitando os princípios de rodízio e equidade.

A inserção das EPTPs compromete o papel do OGMO ao submeter os trabalhadores portuários à lógica do mercado, desvalorizando a função de regulação da mão de obra e promovendo uma redução salarial decorrente da terceirização, precarizando as condições de trabalho.

A terceirização também enfraquece os sindicatos e as organizações representativas dos trabalhadores, dificultando as negociações coletivas e a organização dos trabalhadores em prol da melhoria de suas condições laborais.

Além disso, leva à redução de garantias trabalhistas e à flexibilização das regras de contratação, impactando negativamente a qualidade do serviço prestado e os direitos dos trabalhadores portuários.

O modelo que está sendo proposto é reconhecidamente mal sucedido, como pode ser constatado em portos de Portugal.

A precarização da mão de obra acontece ainda por total falta de controle dos quantitativos necessários ao atendimento da demanda de cada porto. Existe ofensa a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 4, 1, determina que “os efetivos dos registros serão periodicamente revistos a fim de fixa-los em um nível que corresponda às necessidades do porto”.

Com a autorização de abertura e forma indiscriminada de empresas prestadoras de serviços terceirizadas não haverá o necessário dimensionamento dos efetivos de trabalhadores necessários ao atendimento da demanda.

CD253724162100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253724162100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 410/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.410/2025

Com isto ainda há ofensa ao art. 2, 2 da Convenção 137 da OIT, pois o projeto de lei não está garantindo "um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar."

Cabe destacar ainda que as modalidades de trabalho a prazo determinado, intermitente, temporário e terceirizado, concorrem com o trabalho avulso, precarizando esta última forma de trabalho.

A proposta legislativa e a possibilidade de atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização tende a aumentar o turnover (rotatividade) dos trabalhadores, o que, em um ambiente portuário, pode impactar negativamente a segurança e eficiência das operações. A rotatividade alta implica uma perda de conhecimento técnico e prático dos trabalhadores, afetando diretamente a eficiência e a segurança no trabalho. No caso dos portos, onde atividades são críticas e complexas, a continuidade e a experiência dos trabalhadores são essenciais para garantir operações seguras e eficientes.

A atuação Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico traz riscos adicionais à segurança nacional. Portos são locais estratégicos e sensíveis, suscetíveis ao terrorismo, tráfico de drogas, armas e pessoas. Trabalhadores portuários bem treinados e devidamente supervisionados são parte crucial dos mecanismos de prevenção desses riscos. A introdução de uma mão de obra terceirizada por meio de uma empresa que não tenha um sistema mais permanente de trabalhadores, como ocorre como o OGMO, que pode ter menor controle e treinamento, aumenta a vulnerabilidade a essas ameaças, tornando mais difícil garantir que todos os trabalhadores sejam

CD253724162100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253724162100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 410/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.410/2025

confiáveis e tenham o treinamento adequado para identificar atividades ilícitas.

A proposta pode prejudicar a conformidade com normas e certificações internacionais de segurança portuária, como o ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code). A consistência, mínimo turnover e a qualidade dos trabalhadores portuários são fatores essenciais para garantir que as operações estejam em conformidade com esses padrões internacionais. A atuação de Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTPs) no âmbito do porto publico visando a plena terceirização compromete a padronização e o alto nível de competência requerido para atender tais certificações, colocando em risco a reputação e a operação dos portos em âmbito global.

A proposta objeto do PL, apresenta riscos significativos à produtividade, efetividade operacional e competitividade do Brasil no comércio internacional. A alta rotatividade de trabalhadores terceirizados nos portos públicos compromete o conhecimento prático, a qualidade das operações e a segurança, impactando negativamente a eficiência portuária. Como consequência, os portos brasileiros perdem competitividade, tornando-se menos atraentes para investimentos e negócios globais. Essa combinação de fatores contribui para o aumento do "custo Brasil", prejudicando a economia e dificultando o desenvolvimento sustentável do país. Portanto, a revisão da proposta como consta da emenda se faz necessária, focando na manutenção de padrões elevados de segurança e capacitação obrigatória dos trabalhadores para garantir operações portuárias eficientes e competitivas.

Por essas razões, a emenda propõe a exclusão da figura da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário (EPTP) no referido artigo, reforçando a centralidade do OGMO na gestão da mão de obra avulsa e

CD253724162100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253724162100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 410/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.410/2025

assegurando que o trabalho portuário nos portos públicos e portos privados seja realizado em conformidade com as garantias legais e os princípios de proteção ao trabalhador.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD253724162100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253724162100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 411/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.411/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco 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 principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II– capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união,

CD257792214300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257792214300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 411/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.411/2025

estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

III– conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações

CD257792214300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257792214300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 411/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.411/2025

atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 1° O trabalho portuário na capatazia, estiva, conferencia de carga e vigilância portuária é considerado categoria profissional diferenciada.

§ 2° Para os fins desta lei, multifuncionalidade é habilitação do trabalhador para o exercício de mais de uma atividade portuária.

§ 3° A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, e vigilância de embarcações e bloco com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda substitui o art. 104 do projeto de lei, mantendo o texto atual do art. 40 da Lei nº 12.815/2013, que bem regula as atividades do trabalho portuário avulso.

CD257792214300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257792214300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 411/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.411/2025

Tal modificação se justifica pela necessidade de preservar as categorias profissionais específicas do setor portuário, garantindo o pleno exercício dos direitos dos trabalhadores e observando as normas de proteção previstas tanto na Constituição Federal quanto nas convenções internacionais de que o Brasil é signatário.

A Constituição Federal de 1988, em seus arts. 7º, 8º e 9º, protege o direito ao trabalho, à livre organização sindical e à greve.

A extinção arbitrária de categorias profissionais sem uma devida mediação, estudo dos impactos no mercado de trabalho e as respectivas medidas compensatórias seria uma violação desses direitos fundamentais.

As Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), particularmente as Convenções nº 87 (sobre Liberdade Sindical e Proteção do Direito de Sindicalização) e nº 98 (sobre o Direito de Organização e Negociação Coletiva), protegem a organização dos trabalhadores em categorias profissionais e proíbem a extinção de categorias sem a devida negociação, compensação ou reacomodação no mercado de trabalho.

Além disso, a Convenção nº 158 da OIT, que regula a cessação da relação de trabalho, também se aplica à necessidade de proteger os trabalhadores de dispensas arbitrárias ou sem justa causa.

Ao modificar o art. 87 do projeto de lei, que propõe a multifuncionalidade como obrigatoriedade e que restringe as categorias profissionais à estiva e capatazia, estamos contrariando as normas constitucionais e as convenções da OIT.

CD257792214300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257792214300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 411/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.411/2025

A extinção ou a alteração drástica dessas categorias não pode ser imposta sem que haja a devida análise de impacto social, medidas de reacomodação no mercado de trabalho e o oferecimento de indenizações justas aos trabalhadores afetados.

A Convenção 137 da OIT, específica do trabalho portuário obriga que a revisão das definições dos portuários seja por expressa consulta as representações profissionais estabelecendo: *2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários*.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8º da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8º) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

O texto substitutivo aqui apresentado assegura a continuidade das categorias profissionais já consolidadas e reconhecidas, assegurando, assim, a proteção dos trabalhadores portuários avulsos e garantindo o respeito aos seus direitos fundamentais.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD257792214300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257792214300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 412/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.412/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Acrescente-se os seguintes incisos I a III ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"I - É assegurada uma garantia renda anual para os trabalhadores portuários avulsos com inscrição válida no órgão de gestão de mão de obra, cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho e que cumpram regularmente suas obrigações profissionais inclusive as regras de assiduidade em vigor em cada porto, conforme regulamento.

§ 1º A garantia de renda anual será equivalente ao valor da média do ano civil imediatamente anterior da respectiva categoria em cada porto.

§ 2º Essa complementação será feita mensalmente e o valor a ser observado para tanto será equivalente a um doze avo do valor da média do ano civil imediatamente anterior.

§ 3º Além dos pré-requisitos previstos no presente artigo, somente fará jus a garantia da renda mínima, o trabalhador avulso que:

CD254670204100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254670204100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 412/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.412/2025

a - estiver apto para o trabalho portuário como avulso em no mínimo 80% dos dias do mês de apuração;

b - se disponibilizar para o trabalho no sistema de escalação em no mínimo, oitenta por cento das chamadas realizadas pelo respectivo órgão de gestão de mão de obra;

c - prestar os seus serviços nas escalações, inclusive compulsoriamente definidas pelo OGMO, no mínimo, a oitenta por cento dos turnos de trabalho para os quais tenha se habilitado no sistema de escalação do respectivo órgão gestor.

§ 4º Compete ao OGMO a apuração e comprovação dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º.

§ 5º O trabalhador que descumprir os requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º, por três meses consecutivos ou cinco meses alternados, fica excluído do programa de complementação de renda previsto neste capítulo.

II– Os trabalhadores portuários avulsos com 25 anos de inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulsos, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante uma indenização equivalente a 70% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios,

CD254670204100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254670204100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 412/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.412/2025

observado o valor mínimo de R$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

III – Os trabalhadores portuários avulsos com 70 a nos de idade e com inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, terão sua inscrição cancelada em OGMO, mediante uma indenização equivalente a 40% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, ficando garantido um prazo de até 5 (cinco) anos para o TPA em atividade com idade superior a 70 anos;

IV - Aos trabalhadores portuários será garantido a participação nos lucros e resultados (PLR) das empresas tomadoras de serviço, conforme os preceitos da legislação vigente, como forma de incentivar o estímulo à produção e a dignidade no exercício das suas atividades.”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa garantir uma transição justa e digna para os trabalhadores portuários que venham a ser afetados por eventuais extinções de categorias ou alterações profundas em suas condições de trabalho. Os direitos fundamentais dos trabalhadores, garantidos pela Constituição Federal, especialmente no art. 7° e art. 8°, bem como nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), proíbem a extinção de categorias profissionais sem a devida mediação dos impactos econômicos e sociais, além da adoção de medidas compensatórias.

CD254670204100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254670204100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 412/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.412/2025

A Convenção n° 87 da OIT, sobre liberdade sindical e proteção do direito de sindicalização, e a Convenção n° 158, que trata da cessação da relação de trabalho, asseguram o direito à proteção contra demissões arbitrárias e impõem a necessidade de consultas com os trabalhadores para discutir soluções quando há mudanças estruturais no mercado de trabalho.

Além disso, o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) aqui proposto, baseado nas melhores práticas de negociação coletiva e na experiência de setores industriais e de serviços, oferece uma opção digna e justa para aqueles trabalhadores que desejam se desligar voluntariamente do trabalho portuário após 30 anos de serviços prestados, garantindo uma compensação financeira adequada.

A proposta de participação nos lucros e resultados das empresas tomadoras de serviços tem como objetivo valorizar o trabalho portuário e incentivar o aumento da produtividade de maneira alinhada aos interesses econômicos do setor.

A emenda se harmoniza, ainda, com princípios fundamentais estabelecidos nas Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Organização das Nações Unidas (ONU) e na Constituição Federal do Brasil, refletindo a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhecendo a função social da atividade econômica e incorporando experiências internacionais bem-sucedidas na proteção dos direitos dos trabalhadores.

A Convenção n° 168 da OIT sobre a Promoção do Emprego e Proteção contra o Desemprego (1988) enfatiza a necessidade de proteger os trabalhadores afetados por mudanças estruturais no mercado de trabalho. Ela incentiva os Estados membros a fornecerem benefícios adequados aos desempregados, garantindo-lhes uma renda mínima durante a transição para novos empregos.

CD254670204100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254670204100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 412/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.412/2025

A Declaração Universal dos Direitos Humanos (ONU), em seu artigo 23, afirma que "toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego". A garantia de renda assegura que os trabalhadores não fiquem desamparados diante da extinção de suas categorias profissionais.

A *Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho estabelece no seu Artigo 2*, item *2 que: "Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do País ou do porto de que se tratar".*

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, estabelece como direito dos trabalhadores a assistência aos desempregados. Além disso, o princípio da dignidade da pessoa humana (Art. 1°, III) reforça a obrigação do Estado em proteger os cidadãos em situações de vulnerabilidade econômica.

A proposta de emenda que estabelece o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) para trabalhadores com no mínimo 30 anos de serviço (Art. 88, II), por seu turno, se alinha com o disposto na Recomendação n° 166 da OIT sobre a Rescisão do Contrato de Trabalho (1982) que sugere que medidas sejam tomadas para mitigar os efeitos da rescisão, incluindo programas de aposentadoria antecipada e compensações financeiras adequadas, sendo que o PDV respeita a autonomia do trabalhador ao permitir que ele opte pelo desligamento em condições favoráveis.

O PDV reconhece, ainda, a contribuição dos trabalhadores veteranos e proporciona uma transição digna para a aposentadoria, refletindo o compromisso social das empresas e do Estado com aqueles que dedicaram grande parte de suas vidas ao trabalho portuário.

CD254670204100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254670204100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 412/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.412/2025

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a Alemanha e o Japão utilizam PDVs como ferramentas eficazes para reestruturar setores industriais, oferecendo pacotes generosos que reconhecem a dedicação dos trabalhadores e facilitam a transição para a aposentadoria ou novas oportunidades.

No que pertine à Participação nos Lucros e Resultados (PLR) para trabalhadores portuários, proposto na emenda como o inciso III do art., observamos que tal proposta se alinha com a Orientação da OIT contida na Convenção n° 131 sobre Fixação de Salários Mínimos (1970), a qual enfatiza a necessidade de garantir remuneração justa e equitativa aos trabalhadores. A participação nos lucros e resultados é uma forma de reconhecer o esforço coletivo e promover a justiça salarial.

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, inciso XI, assegura a participação dos trabalhadores nos lucros ou resultados, desvinculada da remuneração, reforçando o direito à distribuição equitativa dos frutos do trabalho.

A PLR estimula a produtividade e o comprometimento, fortalecendo a relação entre empregadores e empregados. Além disso, promove a dignidade no exercício das atividades laborais, ao reconhecer e recompensar a contribuição dos trabalhadores para o sucesso empresarial.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a França e o Canadá, a participação nos lucros é prática comum e regulamentada, promovendo engajamento e alinhamento de interesses entre empregados e empregadores.

CD254670204100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254670204100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 412/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.412/2025

A presente emenda está ainda em sintonia com a prática adotada nos portos que são considerados como referência em operações portuárias em âmbito internacional. O modelo sugerido nesta emenda vem sendo aplicado nos portos da Costa Leste e Costa Oeste dos Estados Unidos desde 1.932.

A emenda proposta, com isso, reforça o princípio da dignidade da pessoa humana, central na Constituição Federal (Art. 1°, III), e reconhece o trabalho como fundamento da ordem social e econômica (Art. 170). Ao garantir renda, oferecer planos de desligamento justos e promover a participação nos lucros, a lei valoriza o trabalhador não apenas como força produtiva, mas como cidadão digno de proteção e reconhecimento.

A Constituição estabelece, ainda, que a atividade econômica deve cumprir sua função social (Art. 5°, XXIII; Art. 170). Isso implica em responsabilidades para com os trabalhadores e a sociedade em geral. As medidas propostas asseguram que o desenvolvimento econômico não ocorra em detrimento dos direitos trabalhistas, mas sim em harmonia com a justiça social e o bem-estar coletivo.

Novamente olhando para o cenário internacional, temos que diversos países adotam políticas similares para proteger trabalhadores em setores em transformação. A União Europeia, por exemplo, possui diretrizes para apoiar trabalhadores afetados por reestruturações, enfatizando a importância de medidas como compensações financeiras, requalificação profissional e participação nos lucros para garantir transições justas e sustentáveis.

Os fundamentos apresentados demonstram que o texto legal proposto está em consonância com as Convenções da OIT, os princípios da ONU e os preceitos da Constituição Federal do Brasil. Ele promove a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhece a função social da atividade econômica e incorpora práticas internacionais eficazes na proteção dos direitos laborais.

CD254670204100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254670204100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 412/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.412/2025

Assim, as medidas propostas não apenas atendem aos requisitos legais e constitucionais, mas também reforçam o compromisso com a justiça social e o desenvolvimento humano.

Por fim, ao estabelecer uma garantia de renda temporária para os trabalhadores de categorias extintas, até que sejam reabsorvidos no mercado de trabalho, estamos assegurando um princípio fundamental de segurança econômica e dignidade no emprego, alinhado aos princípios constitucionais de proteção ao trabalho e à dignidade da pessoa humana.

Desta forma, a emenda proposta não apenas preserva os direitos dos trabalhadores afetados, mas também incentiva o diálogo social e a busca por soluções que respeitem os direitos fundamentais e promovam uma transição justa para todos os envolvidos.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD254670204100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254670204100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 413/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.413/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. O tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou a vínculo empregatício por prazo indeterminado. deverá negociar com as entidades representativas dos trabalhadores as definições da composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, assegurada a isonomia salarial entre os trabalhadores avulsos e vinculados, prestigiando a negociação coletiva e o princípio do negociado sobre o legislado, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca assegurar o princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos.

CD252729187300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252729187300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 413/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.413/2025

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

A isonomia salarial entre o trabalhador avulso e o vinculado se faz necessária para garantir que não haja discriminação, precarização ou redução da remuneração dos trabalhadores avulsos, que desempenham as mesmas funções, sob as mesmas condições de trabalho, que os trabalhadores contratados diretamente com vínculo empregatício.

Ao inserir essa obrigatoriedade no *caput* do art. 105, estamos assegurando que ambos os tipos de trabalhadores — avulsos e vinculados — recebam tratamento justo e igualitário, promovendo a valorização do trabalho e evitando que a liberdade de organização do trabalho portuário resulte em diferenças injustificadas nos níveis salariais e de benefícios. Esta emenda visa garantir a dignidade no trabalho e a proteção dos direitos fundamentais, conforme estabelecido na nossa Carta Magna e nos tratados internacionais de que o Brasil é signatário.

CD252729187300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252729187300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 413/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.413/2025

A redação do artigo 105 do projeto de lei conflita com artigo que promove a negociação coletiva para as relações do trabalho.

O Artigo 105 coloca em evidência uma questão central: a definição unilateral, pelo tomador de serviços portuários, de aspectos essenciais da relação e do contrato de trabalho. Tal proposta, ao concentrar o poder de decisão nas mãos do tomador, viola o espírito de negociação coletiva que foi reforçado tanto pela Constituição Federal de 1988 (CF/88, art. 7°, incisos VI, XIII, XIV, XXVI; art. 8° inciso VI; e art. 114, §§ 1° e 2°), como pela jurisdição do Supremo Tribunal Federal (STF – TEMA 1046) e pela reforma trabalhista de 2017.

Há alguns pontos críticos a serem considerados nessa análise:

1. Desalinhamento com o Princípio da Negociação Coletiva

A CF/88, nos artigos antes mencionados, menciona explicitamente as convenções e acordos coletivos de trabalho, fortalecendo a negociação coletiva como uma forma legítima de definição de condições de trabalho. O artigo 88 da proposta legislativa, ao dar exclusividade ao tomador de serviços para definir questões como composição de quantitativo, salários e benefícios, enfraquece a participação dos sindicatos e das representações de trabalhadores no processo de negociação, bem como torna a negociação coletiva facultativa e suplementar, pois, por obvio, aquele quer puder, por ato discricionário, definir todos os contornos da relação laboral, não terá qualquer razão de discutir tais parâmetros com os representante dos trabalhadores, como previsto na parte final da redação proposta.

2. Contradição com a Reforma Trabalhista e Tema 1046 do STF

O Tema 1.046 do STF reforça que uma negociação coletiva deve prevalecer, inclusive em aspectos relacionados aos direitos trabalhistas,

CD252729187300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252729187300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 413/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.413/2025

desde que respeitados os direitos fundamentais e constitucionais. O artigo, da forma como está redigido, contraria essa orientação ao priorizar decisões unilaterais do tomador de serviços.

A reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) deu ênfase ao "negociado sobre o legislado", estabelecendo que as negociações coletivas tenham prevalência sobre a legislação, em diversos aspectos (artigo 611-A da CLT). No entanto, a redação do artigo 88, ao centralizar as decisões sobre o contrato de trabalho nas mãos do prestador de serviços, desconsidera o papel fundamental que os sindicatos têm nesse processo de negociação.

Assim, se o Tema 1.046 do STF enfatiza a autonomia sindical e a prevalência do negociado, desde que respeitados os princípios constitucionais. Ao permitir que o tomador de serviços tome decisões unilaterais, o artigo 88 parece subverter esse entendimento, impondo limites à negociação coletiva que a Constituição e a reforma trabalhista buscam promoção econômica.

3. Desigualdade de Poder de Barganha

Outro ponto a se criticar é o potencial desequilíbrio de poder de negociação entre trabalhadores e tomadores de serviços. O artigo, ao permitir que o tomador defina unilateralmente várias condições de trabalho, ignora o fato de que os trabalhadores portuários, em muitos casos, estão em situação de vulnerabilidade econômica e social. Isso pode criar um cenário em que a negociação coletiva, mesmo prevista no texto, é enfraquecida ou até mesmo vazia, já que a "exclusividade" dada ao tomador para definir condições essenciais torna difícil para os trabalhadores ou seus representantes negociarem em pé de igualdade.

CD252729187300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252729187300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 413/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.413/2025

O artigo 105, ao conferir exclusividade ao tomador de serviços para a definição de aspectos importantes da relação de trabalho, parece se afastar dos princípios e fundamentos da negociação coletiva defendidos pela CF/88, pelo STF no Tema 1046 e pela reforma trabalhista. Uma redação que restringe a autonomia coletiva e dá ampla discricionariedade ao empregador sobre condições de trabalho prejudica o equilíbrio necessário nas relações laborais justas e viola o princípio da boa-fé na negociação coletiva.

Uma revisão desse dispositivo deveria, portanto, garantir uma participação mais efetiva dos sindicatos e organizações de trabalhadores na definição dessas condições, equilibrando as prerrogativas dos tomadores de serviço com os direitos dos trabalhadores, a fim de promover uma negociação coletiva autêntica e equilibrada.

Não bastasse, há conflito entre as disposições dos artigos 88 e 91 da proposta legislativa, se não, vejamos:

Reconhecimento da Negociação Coletiva (Artigo 91) vs. Decisão Unilateral (Artigo 105).

O artigo 91 valoriza o papel da negociação coletiva e da liberdade sindical, tornando-os pilares das relações de trabalho nos portos. Ele permite expressamente a validade dos acordos coletivos, mesmo quando envolvimento de certos compromissos.

Em contrapartida, o artigo 88 confere ao tomador de serviços o poder exclusivo para definir elementos centrais das condições de trabalho. Isso cria uma relação de poder assimétrica e praticamente elimina o papel da negociação coletiva, o que é Autonomia da Vontade Coletiva vs. Centralização Decisória:

CD252729187300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252729187300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 413/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.413/2025

O §1° do artigo 91 enfatiza que o Judiciário deve ter intervenção mínima em acordos coletivos, respeitando a autonomia da vontade coletiva. Isso reforça a ideia de que as partes envolvidas (trabalhadores e tomadores de serviços) devem ser as principais responsáveis por definir suas condições de trabalho

O artigo 88, ao permitir que o tomador de serviços defina unilateralmente os aspectos fundamentais do contrato de trabalho, esvazia essa autonomia coletiva. Mesmo com a menção de “salvo o disposto em negociação coletiva”, na prática, a prerrogativa dada ao tomador tende a limitar o poder negocial dos sindicatos, levando a uma relação de trabalho menos participativa e equilibrada.

Valorização do Trabalho vs. Prevalência do Poder do Empregador:

O artigo 91 busca promover um ambiente de trabalho justo e seguro, com valorização do trabalho humano e priorização do vínculo empregatício. Ele menciona a importância da capacitação profissional, da democratização do acesso aos postos de trabalho e da garantia de condições dignas.

O artigo 105, ao focar na definição unilateral por parte do tomador, vai na contramão desses princípios, pois ao centralizar o poder decisório, pode levar a um cenário onde as condições de trabalho sejam condicionais com base apenas nos interesses do empregador, sem a participação ativa dos trabalhadores e suas representações sindicais.

Consolidação da Crítica

Os artigos 105 e 91 apresentam diretrizes que, em essência, estão em conflito. Enquanto o artigo 91 coloca a negociação coletiva, a liberdade sindical e a valorização do trabalho no centro das relações laborais nos

CD252729187300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252729187300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 413/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.413/2025

portos, o artigo 88 permite ao tomador de serviços estabelecer unilateralmente as condições do trabalho, enfraquecendo o papel dos sindicatos e limitando a negociação coletiva.

Essa inconsistência interna no texto legal viola os princípios constitucionais consagrados pela CF/88, que autoriza e valoriza a negociação coletiva como um direito dos trabalhadores (art. 7°, inciso XXVI). Além disso, contraria a orientação do Tema 1046 do STF, que reforça a prestígio da negociação coletiva em relação ao “negociado sobre o legislado”. A reforma trabalhista de 2017 também enfatizou o fortalecimento da negociação coletiva como meio de modernizar as relações de trabalho. No entanto, o artigo 88 parece subverter essa lógica ao permitir decisões unilaterais pela tomada de serviços.

Portanto, para harmonizar a legislação portuária com os princípios constitucionais, a jurisdição do STF e a reforma trabalhista, seria necessário reformular o artigo 88. Uma revisão adequada deveria garantir um equilíbrio entre as partes envolvidas, respeitando a autonomia sindical e a negociação coletiva, conforme preconizado no artigo 91. Essa mudança promoveria um ambiente de trabalho mais justo e participativo, onde os trabalhadores portuários tivessem uma voz ativa na definição de suas condições de trabalho, e o diálogo social seria efetivamente valorizado.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD252729187300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252729187300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 414/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.414/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 106, incluindo-se um parágrafo único, do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 106. É facultada aos titulares portos privados a contratação trabalhadora portuária, com vínculo empregatício a prazo indeterminado, observado o disposto em instrumento coletivo de trabalho firmado com sindicatos de portuários que representam categoria profissional diferenciada.

Paragrafo único. Os portos privados também poderão utilizar trabalhador portuários avulsos, com a intermediação de OGMO com competência sobre o local da referida instalação portuária, obedecendo à negociação coletiva de trabalho."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo assegurar que os trabalhadores portuários, seja nos portos públicos ou privados, sejam previamente habilitados conforme estabelecido por esta lei, garantindo que as qualificações e certificações necessárias sejam atendidas para o exercício seguro de suas atividades.

CD254231326400

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254231326400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 414/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.414/2025

A necessidade de habilitação prévia justifica-se pelos princípios constitucionais e legais que garantem a segurança no trabalho. O art. 7°, inciso XXII, da Constituição Federal prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança. A habilitação dos trabalhadores portuários é fundamental para garantir que estes atuem de maneira segura e eficiente, minimizando riscos para si mesmos, para os seus colegas e para o ambiente de trabalho no porto.

Ademais, esta emenda está de acordo com as Normas de Segurança e Medicina do Trabalho brasileiras, que exigem a qualificação e o treinamento adequados para a execução de atividades que possam implicar riscos à saúde e à segurança dos trabalhadores.

O trabalho portuário, devido à sua natureza, envolve operações complexas e muitas vezes perigosas, como o manuseio de cargas pesadas, maquinário e embarcações, o que torna indispensável a qualificação profissional.

Ainda, a emenda também encontra fundamento nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), especialmente nas Convenções n° 155 e n° 187, que tratam da segurança e saúde no trabalho e exigem que os estados signatários implementem medidas legislativas e práticas para garantir que os trabalhadores sejam devidamente capacitados e habilitados para suas funções, com o objetivo de proteger sua integridade física e psíquica.

Ao inserir a obrigatoriedade de habilitação prévia na contratação de trabalhadores portuários, estamos promovendo a segurança no ambiente de trabalho e preservando a saúde e a vida dos trabalhadores, conforme os

CD254231326400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254231326400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 414/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.414/2025

princípios constitucionais e as normas internacionais de que o Brasil é signatário.

A proposta legislativa contida no Art. 89 que estabelece a liberdade dos portos privados para contratar trabalhadores portuários, com vínculo empregatício ou avulso, diretamente ou por intermediário de Empresa de Prestação de Trabalho Portuário (EPTP), suscita uma série de críticas, especialmente no que tange aos aspectos de segurança do trabalho, qualificação profissional e eficiência operacional.

1. **Segurança e Capacitação dos Trabalhadores Portuários**

Um dos principais pontos críticos é a ausência de exigência de capacitação, treinamento e habilitação prévia dos trabalhadores portuários. A atividade portuária, por sua natureza, envolve operações complexas, com riscos importantes tanto para os trabalhadores quanto para as cargas movimentadas. A falta de critérios claros para a contratação de profissionais envolvidos pode resultar em acidentes, prejudicando não apenas a saúde e a segurança dos trabalhadores, mas também a eficiência das operações portuárias.

Além disso, a qualificação é fundamental para lidar com equipamentos específicos, processos operacionais específicos e normas de segurança complexas que envolvem o setor. A proposta, ao não importar esses requisitos, é cumprir a necessidade de manter trabalhadores habilitados, o que contraria a lógica de segurança no ambiente portuário.

2. **Produtividade e Eficiência Operacional**

A eficiência da operação portuária está intrinsecamente ligada à capacitação dos trabalhadores. Profissionais treinados, experientes e capacitados conseguem operar com maior produtividade, evitando danos às mercadorias, atrasos e interrupções operacionais. A liberdade irrestrita de

CD254231326400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254231326400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 414/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.414/2025

contratação proposta no artigo pode abrir margem para a entrada de trabalhadores não prejudicados, o que prejudicaria a eficiência do porto, resultando em custos adicionais e perda de competitividade.

3. Precarização das Relações de Trabalho e Erosão de Direitos Trabalhistas

A proposta pode gerar uma precarização das relações de trabalho ao permitir que a contratação ocorra sem critérios mínimos de habilitação ou capacitação, potencializando a contratação de mão de obra sem experiência ou conhecimento técnico. Isso vai contrariar os princípios de valorização do trabalho humano e da função social da empresa, conforme estabelecido na Constituição Federal.

Além disso, ao flexibilizar a contratação por meio de EPTPs ou diretamente pelos portos privados, a proposta pode enfraquecer as proteções contraídas aos trabalhadores portuários avulsos, que atualmente possuem direitos específicos e uma organização de trabalho exigida para garantir condições mínimas de dignidade e segurança.

4. Convenção 137 da OIT e Proteção dos Trabalhadores Portuários

É importante destacar que a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) visa garantir o emprego e a renda resultantes para os trabalhadores portuários, incentivando a contratação de trabalhadores previamente capacitados e habilitados para promover o pleno emprego e a proteção da força de trabalho. A proposta legislativa contraria tais princípios, ao flexibilizar a contratação sem se preocupar com a capacitação profissional dos trabalhadores, o que pode levar a um aumento da instabilidade laboral, do desemprego e das condições precárias de trabalho.

5. Contrariedade aos Princípios Constitucionais

CD254231326400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254231326400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 414/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.414/2025

A liberdade de contratação pelo Art. 89 colide com princípios constitucionais relevantes, tais como:

- Dignidade da Pessoa Humana: A dignidade é impactada diretamente pela qualidade das condições de trabalho. A contratação sem contratos relacionados não apenas à saúde e segurança do trabalhador, mas também ao seu desenvolvimento profissional e pessoal.

- Valores Sociais do Trabalho e Livre Iniciativa: A Constituição preza por uma relação equilibrada entre trabalho e capital, onde uma iniciativa livre deve coexistir com a valorização social do trabalho. A proposta não promove tal equilíbrio, permitindo que a busca pela redução de custos pelos portos privados ocorra à custa da desvalorização e desqualificação do trabalho portuário.

- Direito Adquirido e Liberdade de Ofício: Trabalhadores portuários que possuem capacitação e experiência específica podem ter seus direitos e sua posição no mercado de trabalho ameaçados pela contratação de mão de obra não comprometida, o que prejudica a continuidade e a estabilidade de sua carreira.

CONCLUSÃO

A proposta legislativa, ao conceder liberdade irrestrita na contratação de trabalhadores portuários por portos privados, desconsidera aspectos fundamentais relacionados à segurança, qualificação profissional e eficiência operacional. Além disso, promove a precarização das relações de trabalho e contraria tanto os princípios constitucionais quanto as normas internacionais de proteção ao trabalhador portuário. A ausência de requisitos de capacitação e treinamento vai contra o desenvolvimento sustentável do setor portuário e coloca em risco a segurança dos trabalhadores, das operações e da carga movimentada.

CD254231326400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254231326400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 414/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.414/2025

Uma abordagem mais equilibrada seria exigida critérios mínimos de qualificação e treinamento, harmonizando a liberdade de contratação dos portos privados com a necessidade de manter padrões adequados de segurança, eficiência e proteção aos trabalhadores portuários.

Com isso, buscamos garantir a efetiva proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, reforçando o compromisso do Estado com a segurança no trabalho e a valorização da vida humana.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD254231326400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254231326400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 415/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.415/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Acrescente-se um Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025, com a seguinte redação:

> "Art. .... Fica assegurado aos trabalhadores portuários que vierem a perder seu posto de trabalho em decorrência de processos de automação e/ou mecanização das operações portuárias o pagamento de uma indenização compensatória equivalente a 12 (doze) meses de sua última remuneração média, bem como o direito à requalificação profissional a ser custeada e promovida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sem prejuízo dos demais direitos trabalhistas e previdenciários previstos em lei."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca garantir a proteção dos trabalhadores portuários diante da crescente automação no setor portuário, fenômeno que tem se intensificado globalmente e que apresenta impactos diretos no emprego e nas condições de trabalho. A inserção desta medida visa proteger os trabalhadores que venham a perder seus postos de trabalho em função da automação, garantindo não apenas uma compensação financeira, mas também o direito à requalificação, de forma a permitir que esses trabalhadores tenham condições de se recolocar no mercado de trabalho.

CD254972518100

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254972518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 415/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.415/2025

Conforme assegurado pelo art. 7° da Constituição Federal, todo trabalhador brasileiro tem direito à proteção contra despedida arbitrária ou sem justa causa, com pagamento de indenização compensatória. Além disso, o inciso XXII do mesmo artigo garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança, que se aplicam diretamente a mudanças no ambiente de trabalho causadas por novas tecnologias, como a automação.

No mesmo sentido, o artigo 7°, inciso XXVII da Constituição Federal assegura proteção em face da automação, na forma da lei, bem como artigo 170 determina que a ordem econômica se funde na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, visando a assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, o que se alinha com a previsão do artigo 193, que estabelece que a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais.

Esta emenda é fundamentada em diversas normas internacionais que visam garantir a proteção dos trabalhadores no contexto da automação. Entre elas, destacam-se:

1. **Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) – Trabalho Portuário (1973):**

Esta convenção garante que os trabalhadores portuários registrados tenham prioridade na distribuição do trabalho disponível. Embora a convenção não se refira especificamente à automação, o princípio de proteger o emprego portuário registrado é essencial para mitigar os impactos da automação.

Artigo 2: Promove a segurança no emprego para os trabalhadores portuários, o que pode incluir medidas que minimizem o impacto da automação.

2. **Convenção n° 140 da OIT – Licença Remunerada para Formação (1974):**

A convenção destaca o direito à formação e requalificação profissional, assegurando que os trabalhadores afetados pela automação tenham acesso a programas de qualificação que lhes permitam adquirir novas habilidades.

CD254972518100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254972518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 415/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.415/2025

Artigo 1: Incentiva a criação de esquemas de formação que permitam aos trabalhadores se adaptarem às mudanças trazidas pela automação.

3. **Convenção n° 98 da OIT – Direito de Sindicalização e Negociação Coletiva (1949):**

Esta convenção assegura que os trabalhadores possam negociar coletivamente com os empregadores sobre as mudanças tecnológicas e seus impactos, como a automação, permitindo a negociação de planos de compensação e requalificação.

Artigo 4: Garante que os trabalhadores possam negociar as condições decorrentes da automação.

4. **Convenção n° 111 da OIT – Discriminação no Emprego e Ocupação (1958):**

Assegura que a automação não seja utilizada como pretexto para excluir ou discriminar determinados grupos de trabalhadores, como os mais idosos ou menos qualificados.

Artigo 1: Define discriminação em termos amplos, protegendo grupos vulneráveis no contexto da automação.

5. **Recomendação n° 198 da OIT – Relação de Emprego (2006):**

Garante que, mesmo em setores com forte transformação tecnológica, como o portuário, as relações de emprego sejam protegidas, impedindo que a automação resulte na precarização do trabalho.

Parágrafo 5: Estabelece que a relação de emprego deve ser protegida contra mudanças tecnológicas adversas.

6. **Declaração da OIT sobre Justiça Social para uma Globalização Justa (2008):**

CD254972518100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254972518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 415/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.415/2025

A declaração destaca a importância de implementar medidas que garantam que a automação não leve ao aumento das desigualdades ou à redução das proteções dos trabalhadores.

A implementação de medidas como compensações financeiras e programas de requalificação estão em consonância com esta Declaração, que prioriza o desenvolvimento tecnológico equilibrado e justo.

7. **Convenção n° 122 da OIT – Política de Emprego (1964):**

Esta convenção requer que os governos implementem políticas que assegurem o pleno emprego e a adaptação dos trabalhadores às novas realidades do mercado de trabalho, como a automação.

Artigo 1: Exige que os Estados garantam o pleno emprego e a adaptação às novas condições tecnológicas.

8. **Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho (2019):**

A declaração reconhece as transformações trazidas pela automação e recomenda a adoção de políticas centradas no ser humano, incluindo requalificação profissional e proteção social para mitigar os impactos da automação.

Aponta para a necessidade de criar novas formas de proteção social e requalificação para os trabalhadores afetados.

9. **Convenção n° 155 da OIT – Segurança e Saúde dos Trabalhadores (1981):**

Garante que as condições de saúde e segurança no trabalho sejam mantidas, mesmo em ambientes altamente automatizados, evitando que a automação comprometa a segurança dos trabalhadores.

Artigo 4: Exige que os governos formulem políticas para garantir a saúde e segurança dos trabalhadores em todos os contextos de trabalho, incluindo os automatizados.

10. **Convenção n° 81 da OIT – Inspeção do Trabalho (1947):**

CD254972518100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254972518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 415/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.415/2025

A convenção garante que, com a automação, o cumprimento das normas trabalhistas e de segurança seja rigorosamente fiscalizado.

Artigo 3: Garante que a inspeção do trabalho assegure condições adequadas de trabalho, especialmente com a introdução de novas tecnologias.

Essa emenda reflete os princípios fundamentais estabelecidos nas convenções e recomendações da OIT, na Constituição Federal, e nos direitos trabalhistas que visam proteger os trabalhadores contra os impactos das mudanças tecnológicas, assegurando uma transição justa para os trabalhadores portuários no contexto da automação.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD254972518100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254972518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 416/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.416/2025

EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 112:

"Art. 112. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 87; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registo do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

CD255791187700

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255791187700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 416/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.416/2025

§ 4º A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho."

JUSTIFICATIVA

A substituição da redação do art. 112 do projeto de lei pela redação atual do art. 41 da Lei nº 12.815/2013 tem como objetivo garantir a continuidade das atribuições do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO), assegurando que este continue a ser o principal responsável pela administração da mão de obra portuária avulsa. O OGMO desempenha papel fundamental na organização, qualificação e segurança dos trabalhadores portuários, bem como na promoção da justiça nas relações de trabalho no porto.

1. A Constituição Federal e o valor social do trabalho: A Constituição Federal tem como fundamentos os princípios da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho (art. 1º, III e IV), e define como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3º, I). A manutenção do OGMO e suas atribuições contribui diretamente para o cumprimento desses princípios, ao assegurar a dignidade dos trabalhadores portuários, protegendo-os contra a precarização das relações de trabalho.

2. O direito ao trabalho e à segurança nas relações trabalhistas: A Constituição Federal reconhece o direito social ao trabalho (art. 6º), bem como a importância da intervenção sindical nas questões trabalhistas coletivas (art. 8º, III e VI). O OGMO atua como um importante agente na mediação entre operadores portuários e trabalhadores, garantindo condições de trabalho seguras e justas, de acordo com a legislação trabalhista vigente e os princípios constitucionais.

CD255791187700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255791187700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 416/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.416/2025

3. A função social do OGMO e sua contribuição para a ordem econômica: A ordem econômica, conforme estabelecido pela Constituição Federal, está fundada na valorização do trabalho, na função social da propriedade e na redução das desigualdades (art. 170, caput, III, VII e VIII). O OGMO, ao assegurar a profissionalização, treinamento e escalação equitativa dos trabalhadores portuários, contribui para o pleno emprego e para a estabilização da renda no setor portuário, promovendo, assim, o desenvolvimento econômico sustentável.

4. O papel do OGMO em cumprimento às Convenções Internacionais: A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil, estabelece a necessidade de registros para os trabalhadores portuários e a prioridade de contratação dos trabalhadores avulsos, função esta desempenhada pelo OGMO. Essa convenção garante a regularização do emprego e a melhoria das condições de vida e trabalho dos trabalhadores portuários. A extinção do OGMO como órgão único de gestão da mão de obra avulsa seria uma afronta ao compromisso assumido pelo Brasil no âmbito internacional, violando as disposições dessa convenção e precarizando as relações de trabalho.

5. A necessidade de qualificação e segurança dos trabalhadores portuários: O OGMO é responsável por promover a capacitação e o treinamento contínuo dos trabalhadores portuários, conforme exigido pelas normas de segurança e saúde do trabalho, em especial a Norma Regulamentadora NR-29. A atuação do OGMO assegura que os trabalhadores estejam adequadamente preparados para lidar com as constantes mudanças tecnológicas nas operações portuárias, garantindo sua segurança e eficiência. A gestão qualificada do OGMO evita que trabalhadores sem a devida capacitação sejam expostos a riscos no ambiente portuário.

6. Proteção contra a precarização do trabalho e o retrocesso social: A extinção do OGMO como órgão gestor da mão de obra

CD255791187700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255791187700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:28:25.473 - CTRAB
EMC 416/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.416/2025

avulsa no porto poderia gerar uma multiplicidade de agentes contratantes, como cooperativas e empresas de terceirização de mão de obra, resultando em um verdadeiro caos nas relações de trabalho e aumento da precariedade. Tal retrocesso social não condiz com o arcabouço jurídico de proteção ao trabalho estabelecido pela Constituição Federal, além de contrariar as normas da OIT e o princípio da vedação ao retrocesso social.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD255791187700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255791187700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:32:46.440 - CTRAB
EMC 417/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.417/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se inciso V, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;"

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

CD254106560200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254106560200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 15:42:45.017 - CTRAB
EMC 418/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.418/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Exclua-se o parágrafo único do artigo 99, do Projeto de Lei 733/2025:

JUSTIFICATIVA

O parágrafo único do artigo 99 do projeto enumera atividades que entende não constituir o trabalho portuário, excluindo diversas atividades que hoje são consideradas atividades específicas dos portuários.

O transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, sempre foi considerado trabalho portuário de capatazia. A sua exclusão diminui o campo de trabalho dos trabalhadores portuários.

Está sendo excluída das tarefas do trabalhador portuário atividade que sempre desenvolveu e sempre foi considerado o que de imediato traz consequências na oportunidade de trabalho, sem qualquer tipo de reparação, embora a movimentação interna represente substancial postos de trabalho.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore que hoje são desenvolvidas por trabalhadores portuários estivadores e na região norte é onde ocorre a maior empregabilidade.

A retirada desse tipo de trabalho afeta diretamente as oportunidades de trabalho dos estivadores, também sem que o projeto regule qualquer compensação.

Por outro lado, os trabalhadores empregados da autoridade portuária, mesmo aqueles que não se ativam diretamente na

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD252054990300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252054990300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:42:45.017 - CTRAB
EMC 418/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.418/2025

movimentação de carga, são reconhecidos como portuários, tanto assim que os Sindicatos representam esses trabalhadores na qualidade de portuários.

Ademais, a Autoridade Portuária também pode realizar operação portuária, de modo que não há como vedar a condição de trabalhador portuário pela natureza do empregador.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD252054990300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252054990300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:45:08.460 - CTRAB
EMC 419/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.419/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Inclua-se a seguinte redação ao inciso III ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

> "III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos."

JUSTIFICATIVA

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

CD254647548200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254647548200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:45:08.460 - CTRAB
EMC 419/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.419/2025

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e

digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a

CD254647548200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254647548200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:45:08.460 - CTRAB
EMC 419/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.419/2025

autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade

de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos , "todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida".

CD254647548200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254647548200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:45:08.460 - CTRAB
EMC 419/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.419/2025

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

2. Para os fins da presente Convenção, as expressões "portuários" e "trabalho portuário" designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de "trabalho portuário" não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O trabalho de conferência de carga é necessário as operações portuárias, a exemplo do que ocorre nos principais e mais importantes portos do exterior, sendo atividade que não pode ser excluída daquelas do trabalho portuário, razão pela qual deve ser acolhida a presente emenda para permanecer amparado na legislação portuária..

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD254647548200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254647548200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:36:18.513 - CTRAB
EMC 420/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.420/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

COMISSÃO DE TRABALHO
PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se Art, XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX É dispensável a intervenção de operadores portuários em 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

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

III - relativas à movimentação de:

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

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

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

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

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário, exceto se essa movimentação for realizada por outra empresa interessada valendo-se de trabalho avuso.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala da Comissão, 22 de abril 2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252746043800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

CD252746043800

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
PT RS

Apresentação: 23/04/2025 15:36:18.513 - CTRAB
EMC 420/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.420/2025

CD252746043800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252746043800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer

Apresentação: 23/04/2025 15:41:03.183 - CTRAB
EMC 421/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.421/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICATIVA

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)

No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez, deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores. Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados,

CD254196773100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254196773100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:41:03.183 - CTRAB
EMC 421/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.421/2025

pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via OGMO - tanto nas condições de avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido – e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí, qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada “prioridade” prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente, previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal. Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que estabelece item 8 de seu Artigo 19:

Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação. Grifa-se

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

Enfim: a *exclusividade* é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade

CD254196773100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254196773100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:41:03.183 - CTRAB
EMC 421/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.421/2025

seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO, bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem que passar pelo diálogo e negociação e a simples exclusão da “exclusividade” como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação as empresas dentro do porto público.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD254196773100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254196773100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:46:14.323 - CTRAB
EMC 422/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.422/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"Art. 105. Em negociação coletiva de trabalho serão definidos a composição do quantitativo das equipes, a remuneração, os benefícios e as demais condições do trabalho, tanto na modalidade avulsa como a vínculo empregatício a prazo indeterminado, observando ao princípio da consensualidade previsto no Art. 108 deste Projeto de Lei".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda incentiva a negociação coletiva e a observância dos princípios constantes no artigo 108 no sentido de que as relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos diversos princípios elencados nesse dispositivo.

O princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos também deve ser respeitado.

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos,

CD250598857200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250598857200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:46:14.323 - CTRAB
EMC 422/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.422/2025

determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

Por outro lado, a negociação coletiva deve ser incentivada, pois somente através do diálogo se estabelecem as relações harmoniosas do capital e do trabalho.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD250598857200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250598857200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 423/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.423/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Acrescenta-se artigo onde couber ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. xx - O trabalhador portuário, inscrito no OGMO até a data de entrada em vigor da presente lei, quando atingir 25 (vinte e cinco) anos de serviço no porto, seja na modalidade avulsa ou a vínculo empregatício, terá direito a aposentaria especial por presunção de especialidade de classe, junto ao INSS, sem necessidade de comprovação de condições especiais."

JUSTIFICATIVA:

A presente emenda visa contemplar o trabalhador portuário, dando a ele a importância que representa na economia do país.

O trabalhador portuário exerce atividades em um ambiente de risco e com condições de trabalho que demandam uma proteção diferenciada por parte da Previdência Social, dada a natureza e as especificidades dessa função. Atualmente,

CD253509598200

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253509598200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 423/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.423/2025

os trabalhadores portuários, especialmente aqueles que atuam diretamente nas operações de carga e descarga, movimentação de mercadorias e atividades relacionadas à manutenção da infraestrutura portuária, enfrentam condições adversas que justificam o reconhecimento de sua profissão como uma categoria especial dentro do sistema previdenciário.

1. Condições de Trabalho Adversas

O trabalhador portuário está exposto a condições de trabalho altamente insalubres e perigosas, como a constante exposição ao calor intenso, poeira, umidade, ruídos elevados e risco de acidentes com equipamentos pesados. Essas condições podem afetar a saúde do trabalhador a médio e longo prazo, com a possibilidade de desenvolver doenças ocupacionais, como problemas respiratórios, lesões musculoesqueléticas, e até doenças cardiovasculares.

2. Risco de Acidentes de Trabalho

O ambiente portuário é marcado por uma grande movimentação de cargas, veículos pesados e maquinários, o que aumenta o risco de acidentes fatais ou de grande gravidade. O trabalho nas docas, a carga e descarga de mercadorias e a operação de máquinas requerem grande agilidade, concentração e o cumprimento de normas de segurança, que nem sempre são suficientes para evitar acidentes. Isso coloca o trabalhador portuário em uma situação de risco constante.

3. Aposentadoria Especial

Em razão da natureza da atividade, muitos trabalhadores portuários enfrentam o desgaste físico e mental mais acentuado do que outros profissionais, o que torna mais difícil a continuidade no trabalho até a idade padrão de aposentadoria. O regime de aposentadoria especial, aplicável a algumas categorias de trabalhadores expostos a condições prejudiciais à saúde, se mostra um mecanismo essencial para garantir a dignidade desses profissionais, permitindo que se aposentem de forma antecipada, após um número reduzido de anos de contribuição.

CD253509598200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253509598200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 423/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.423/2025

4. Reconhecimento Histórico e Social da Função

Os trabalhadores portuários desempenham um papel crucial para a economia nacional, uma vez que os portos são pontos estratégicos para o comércio internacional e para o abastecimento interno de diversos produtos essenciais. A atividade portuária está intimamente ligada ao crescimento econômico e à movimentação do comércio exterior, tornando esses profissionais essenciais para o funcionamento do país. Portanto, é necessário que haja um reconhecimento formal da sua importância e a criação de um regime de previdência que leve em consideração as condições excepcionais de seu trabalho.

5. Precedentes Legais e Internacionais

Em diversos países, os trabalhadores que exercem funções em condições de risco, como aqueles expostos à radiação, atividades subterrâneas ou operações portuárias, têm reconhecimento como categoria especial para fins de aposentadoria. No Brasil, algumas profissões, como os trabalhadores da mineração, já possuem esse tipo de reconhecimento, o que reforça a necessidade de estender essa mesma consideração aos trabalhadores portuários.

Conclusão

Diante do exposto, é fundamental que o trabalhador portuário seja reconhecido como uma categoria especial do INSS, com direito à aposentadoria antecipada e com condições diferenciadas de seguridade social, como forma de assegurar a proteção de sua saúde e integridade, considerando as adversidades a que está submetido em sua jornada de trabalho. A implementação dessa medida contribuirá para a justiça social, para a dignidade desses trabalhadores e para o fortalecimento do sistema previdenciário.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD253509598200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253509598200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 424/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.424/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Acrescente-se Artigo onde couber ao Projeto de Lei 733/2025.

"Art..... A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes na atividade portuária no ambiente do porto público e do porto privado, fica instituído em favor do trabalhador portuário o adicional de riscos de 40% (quarenta por cento), que incidirá sobre o valor do salário-hora ordinário e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos.

§ 1° Este adicional somente será devido enquanto não forem removidas ou eliminadas as causas de risco.

§ 2° Este adicional somente será devido durante o tempo efetivo no serviço considerado sob risco.

§ 3° O regulamento disporá sobre os critérios para aferição dos serviços considerados penosos e sob risco elevado na atividade portuária.

§ 4° Só será devido uma única vez, na execução da mesma tarefa, o adicional previsto neste artigo,

CD255330751300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255330751300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 424/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.424/2025

mesmo quando ocorra, simultaneamente, mais de uma causa de risco.”

JUSTIFICATIVA

A proposta de inclusão do "adicional de risco portuário" no presente projeto de lei tem por base o art. 7°, inciso XXIII da Constituição Federal, que prevê expressamente o direito dos trabalhadores ao adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, conforme previsto em lei.

No contexto das operações portuárias, as atividades desenvolvidas são, em sua maioria, classificadas como de alto risco. O trabalho portuário envolve exposição constante a condições de periculosidade, como a movimentação de cargas pesadas, o contato com substâncias perigosas, além de insalubridade inerente ao ambiente de trabalho e à infraestrutura portuária. A criação do adicional de risco visa garantir a justa compensação financeira a que esses trabalhadores têm direito, promovendo também uma medida de incentivo para que os empregadores adotem práticas e medidas para a eliminação ou redução de tais riscos no ambiente de trabalho.

A proposta busca regulamentar de maneira clara e objetiva a forma de pagamento desse adicional, evitando a sobreposição de benefícios de caráter similar que já vinham sendo pagos e que, por sua vez, muitas vezes geram insegurança jurídica. Com a instituição de um percentual fixo de 40% sobre o valor do salário-hora ordinário, a norma trará uniformidade ao tratamento da questão, proporcionando segurança aos trabalhadores portuários, que terão seus direitos assegurados de forma clara e efetiva.

Ademais, a proposta prevê que o regulamento estipulará os critérios específicos para a aferição dos serviços considerados sob risco na atividade portuária. Esta regulamentação é essencial para garantir que os critérios

CD255330751300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255330751300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 424/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.424/2025

sejam adequados à realidade operacional e técnica do setor, prevenindo a insegurança jurídica na aplicação do adicional.

Por fim, ao dispor que o adicional será pago apenas uma vez, ainda que existam várias causas de risco simultâneas na execução de uma mesma tarefa, a proposta visa evitar o acúmulo de adicionais por risco, promovendo um equilíbrio justo entre os direitos dos trabalhadores e a sustentabilidade das operações portuárias.

Os portos são áreas de grande movimentação de cargas pesadas e volumosas, além de um fluxo constante de trabalhadores, veículos e equipamentos, como guindastes, empilhadeiras e transportadores. Esse ambiente dinâmico e desordenado aumenta significativamente o risco de acidentes, principalmente relacionados a: os trabalhadores portuários frequentemente trabalham em contêineres, navios e outras áreas elevadas, o que aumenta a possibilidade de quedas, bem como, devido ao tráfego intenso de veículos e equipamentos pesados, há uma alta incidência de acidentes envolvendo atropelamentos e, ainda, o manuseio de cargas volumosas e pesadas representa um risco de esmagamento e ferimentos graves.

De acordo com o estudo “Fatal Occupational Injuries in the U.S. Longshoring Industry, 1983–2010” (Mendes, F., e colaboradores, 2015), publicado na American Journal of Industrial Medicine, as taxas de fatalidade no trabalho portuário são significativamente superiores às de outras indústrias. Por exemplo, nos Estados Unidos, a taxa de fatalidade no setor de "Longshoring" (operações portuárias e de estiva) era de 15,9 por 100 mil trabalhadores, enquanto a taxa para todas as indústrias era de 3,4 por 100 mil trabalhadores.

CD255330751300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255330751300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 424/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.424/2025

Os trabalhadores portuários são frequentemente expostos a condições climáticas adversas, como chuvas intensas, ventos fortes, calor extremo ou frio intenso, que podem comprometer a segurança e a saúde. Essas condições aumentam o risco de acidentes, como quedas em superfícies escorregadias, além de causar desconforto térmico, desidratação, fadiga e doenças ocupacionais relacionadas à exposição prolongada a ambientes hostis.

Segundo o estudo "Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo en los Puertos de América Latina y el Caribe" realizado pela Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a exposição a fatores climáticos extremos é uma das preocupações recorrentes para a saúde e segurança dos trabalhadores portuários, contribuindo para o alto índice de acidentes.

A manipulação e movimentação de cargas diversas nos portos muitas vezes incluem materiais perigosos, como produtos químicos tóxicos, inflamáveis, corrosivos ou contaminantes biológicos. A exposição acidental a essas substâncias pode resultar em intoxicações agudas, queimaduras químicas, alergias e até doenças crônicas.

A presença de contêineres que transportam cargas perigosas e substâncias tóxicas, aliada à necessidade de manuseio cuidadoso desses materiais, aumenta os riscos de acidentes e exposições prejudiciais à saúde dos trabalhadores. Um estudo publicado pelo Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) da Espanha aponta que a exposição a produtos químicos e agentes biológicos nos portos é um fator significativo para doenças respiratórias, dermatológicas e sistêmicas.

O trabalho portuário exige um ritmo intenso de atividades, com jornadas longas e, em regra, o trabalho em turnos para atender às demandas do transporte marítimo. O trabalho noturno e a falta de pausas adequadas

CD255330751300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255330751300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 424/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.424/2025

para descanso podem contribuir para o aumento da fadiga dos trabalhadores, reduzindo a atenção e aumentando a probabilidade de acidentes.

A International Labour Organization (ILO) aponta que a fadiga relacionada a turnos longos e trabalho noturno é um fator crítico que afeta a segurança e a saúde ocupacional dos trabalhadores portuários, com impacto direto na taxa de acidentes e lesões no ambiente de trabalho.

De acordo com relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA), a implementação efetiva de práticas de segurança e a formação contínua dos trabalhadores são fatores essenciais para reduzir o risco de acidentes e melhorar a saúde ocupacional no setor portuário, mas, enquanto esse cenário não encontrar uma efetiva mudança, há justificativa técnica e jurídica para que os trabalhadores recebem um adicional que compense as condições de trabalho às quais estão expostos.

E a demonstrar que não se trata de riscos potenciais, mas efetivos, trazemos alguns dados estatísticos que reforçam a justificativa da presente emenda:

No Brasil, segundo informações da Fundacentro, o setor portuário é um dos que apresentam maior índice de acidentes graves e fatais, representando uma parcela significativa das estatísticas de acidentes de trabalho no país.

A CEPAL relata que, em portos da América Latina, as taxas de acidentes fatais por 100 mil trabalhadores podem ser de 6 a 10 vezes maiores que a média de outros setores de transporte.

Dessa forma, a presente emenda atende aos princípios constitucionais de valorização do trabalho e de proteção à saúde e à segurança dos

CD255330751300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255330751300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 424/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.424/2025

trabalhadores, sem prejudicar o funcionamento das operações portuárias, promovendo justiça social e assegurando a dignidade no trabalho portuário.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD255330751300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255330751300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 425/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.425/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Suprima-se o artigo 102 do Projeto de Lei 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário, em emenda a ser inserida no Capítulo VI deste PL, e não ao trabalhador. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD255757242800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255757242800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 426/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.426/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao artigo 110 do Projeto de Lei 733/2025

"Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários devem constituir um órgão de gestão de mão de mão de obra – OGMO destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário no regime de trabalho com vínculo empregatício a prazo indeterminado e no regime de trabalho avulso;

II - manter, com exclusividade, o registro do trabalhador portuário;

III – selecionar, treinar e habilitar o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro do trabalhador avulso;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V – estabelecer o número de vagas necessárias ao atendimento do trabalho portuário sob o regime de avulso e vínculo de emprego a prazo indeterminado, a forma e a periodicidade para acesso ao cadastro, bem

CD254992253100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254992253100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 426/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.426/2025

como, para o acesso ao registro do trabalhador portuário;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII – Ceder trabalhador portuário avulso para vínculo de emprego a prazo indeterminado; e

VIII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

§ 1º. A requisição de mão de obra será feita ao OGMO, salvo disposições em contrário pactuada em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

§ 2º. Caso celebrado acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, no que for disposto no instrumento coletivo, substituirá as funções do órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto cuja responsabilidade será transferida aos tomadores de serviço;"

JUSTIFICATIVA

O OGMO- Órgão Gestor da Mão de Obra do Trabalho Portuário deve ser o único para fornecer a mão de obra avulsa em cada porto, tendo a responsabilidade de realizar administração e fornecimento dessa mão de obra do trabalho, podendo ceder trabalhador para vínculo de emprego a prazo indeterminado.

CD254992253100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254992253100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 426/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.426/2025

A permissão para criação de empresas prestadoras de trabalho avulso para concorrer com o OGMO, simplesmente contribuiu para um desarranjo geral do sistema, com violação a Convenção 137 da OIT.

Sem um órgão responsável de controlar o número de trabalhadores avulsos necessários ao atendimento da demanda de cada porto, haverá a precarização da mão de obra, além de um aumento indiscriminado de trabalhadores de forma que não será assegurada a obtenção e ganho.

Por outro lado, o projeto não assegura a garantia de renda. Se permite um aumento indiscriminado de trabalhadores com a consequente redução de oportunidades de trabalho, deve, em contrapartida assegura a garantia de renda.

Ao defender o modelo de centralização no fornecimento da mão de obra a único órgão é possível o efetivo controle e regulação dos quantitativos, como acontece com a atual legislação.

Por essas razões, a formação do OGMO não pode ser facultativa, mas, deve ser obrigatória, ao mesmo tempo que deve ser rejeitado o modelo de fornecimento de mão de obra avulsa por empresas prestadoras de serviços. Esse modelo que tem por espelho o que acontece em Portugal, tem se mostrado ineficaz e desastroso.

Portanto a manutenção das atribuições do OGMO é essencial para a preservação dos direitos fundamentais dos trabalhadores portuários, conforme estabelecido pela Constituição Federal, pelas Convenções Internacionais da OIT. O OGMO, como órgão responsável pela administração e qualificação da mão de obra portuária avulsa, garante o respeito à dignidade do trabalhador, à segurança nas operações portuárias e à justiça nas relações de trabalho.

CD254992253100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254992253100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 426/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.426/2025

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD254992253100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254992253100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 427/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.427/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se ao art. 104 do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de embaracações.

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

I – capatazia: atividade de movimentação de cargas e operação de aparelhamentos nas instalações dentro do porto, no cais, pátios e armazéns, desde o costado das embarcações até o portão (ou gates) em terminais públicos e privados, nos portos públicos, áreas arrendadas, concessões ou delegações de responsabilidade da união, estado ou município, compreendendo o transporte interno, a abertura de volumes para a conferência aduaneira, a manipulação, arrumação, recebimento e entrega no costado das embarcações, bem como conserto, etiquetagem, restauração de embalagens e remarcação de mercadorias em terra, loneamento e

CD250523825200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250523825200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 427/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.427/2025

desloneamento e amarração e desamarração de navios e demais serviços correlato.

II - estiva a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, de transporte de longo curso ou cabotagem, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, conserto de carga, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

III- conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor esde dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos.

IV - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, convés, plataformas e em outros locais da embarcação.

“Parágrafo único O trabalho portuário estiva, capatazia, conferência de carga e vigilância de

CD250523825200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250523825200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 427/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.427/2025

embarcações é considerado categoria profissional diferenciada.”

JUSTIFICATIVA

O trabalho portuário envolve toda a movimentação de carga que se destina ou provem do transporte aquaviários, indo desde o recebimento, conferencia, armazenamento, embarque, desembarque e entrega. A restrição do trabalho portuário somente ao serviço de bordo e de costado e exclusivamente em porto público, limita e diminui drasticamente o mercado de trabalho dos atuais trabalhadores portuários. Causa desemprego, sem que a seja assegurado qualquer amparo social aos trabalhadores.

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias,

CD250523825200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250523825200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 427/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.427/2025

reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje).

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos).

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem

CD250523825200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250523825200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 427/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.427/2025

previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

CD250523825200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250523825200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 427/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.427/2025

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos, “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

CD250523825200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250523825200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 427/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.427/2025

O projeto tem forte impacto social negativo devendo ser acolhida a emenda apresentada para manter a atividade centenária de conferência de carga.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD250523825200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250523825200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 428/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.428/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

> "Art. 105. Em negociação coletiva de trabalho serão definidos a composição do quantitativo das equipes, a remuneração, os benefícios e as demais condições do trabalho, tanto na modalidade avulsa como a vínculo empregatício a prazo indeterminado, observando ao princípio da consensualidade previsto no Art. 108 deste Projeto de Lei".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda incentiva a negociação coletiva e a observância dos princípios constantes no artigo 108 no sentido de que as relações de trabalho nos portos têm como fundamento a consensualidade e o diálogo social e são norteadas pelos diversos princípios elencados nesse dispositivo.

O princípio constitucional da isonomia salarial entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, de acordo com o art. 7°, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que garante a igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e trabalhadores avulsos também deve ser respeitado.

CD254553018600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254553018600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 428/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.428/2025

A Constituição Federal, em seu art. 7°, assegura diversos direitos fundamentais aos trabalhadores, visando à dignidade do trabalho e à proteção da igualdade de tratamento. O inciso XXXIV do art. 7° estabelece a igualdade de direitos entre trabalhadores vinculados e avulsos, determinando que não pode haver diferenciação de tratamento, especialmente no que se refere à remuneração e benefícios.

Além disso, essa emenda se justifica à luz das Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), das quais o Brasil é signatário, que proíbem qualquer discriminação entre trabalhadores que exerçam funções idênticas ou equivalentes. Entre essas convenções, destaca-se a Convenção n° 111, que trata da discriminação no emprego e na ocupação, bem como a Convenção n° 100, que estabelece a igualdade de remuneração entre trabalhadores que realizam o mesmo trabalho, independentemente de seu status contratual.

Por outro lado, a negociação coletiva deve ser incentivada, pois somente através do diálogo se estabelecem as relações harmoniosas do capital e do trabalho.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD254553018600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254553018600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 429/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.429/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Suprima-se o Capítulo III, do Projeto Lei 733/2025.

JUSTIFICATIVA

O projeto autoriza que que empresas possam fornecer a mão de obra para o trabalho portuário, em concorrência com o OGMO.

Copia o modelo português que permite que empresas concorram com o OGMO que tem sido alvo de críticas de diferentes setores.

O OGMO tem a função de gerir a mão-de-obra portuária, atuando como um intermediário entre trabalhadores e operadores portuários. O modelo foi estabelecido para garantir que os trabalhadores portuários tenham acesso a contratos e direitos regulados, enquanto oferece aos operadores uma mão-de-obra qualificada e estável para a movimentação de cargas.

O modelo português que abriu o mercado para que empresas privadas concorresse com o OGMO tem demonstrado que essa medida enfraquece as condições dos trabalhadores e precarizar a mão-de-obra.

CD258357071000

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258357071000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 429/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.429/2025

A substituição do OGMO por empresas privadas pode levar a contratos temporários ou menos seguros, já que as empresas podem priorizar a redução de custos, afetando diretamente a estabilidade dos trabalhadores portuários.

O projeto não assegura a manutenção de benefícios historicamente conquistados, como melhores condições de trabalho, seguros e garantias mínimas que o OGMO, como entidade reguladora, proporcionava.

Há justo receio com a redução dos padrões de segurança. A experiência acumulada e o controle do OGMO sobre a formação de trabalhadores são vista como uma garantia de práticas de segurança rigorosas. A introdução de concorrentes com menos foco na formação pode aumentar os riscos operacionais nos portos. Aliás, existem estudos no sentido que no modelo pretendido pelo projeto e praticado em Portugal, houve um aumento das doenças ocupacionais dos trabalhadores portuários, resultante da precarização de condições de trabalho.

Por fim, não se admite que a prestação do trabalho avulso seja efetuada por empresas, esvaziando as funções e atribuições dos OGMOs.

O trabalho portuário deve ser administrado e fornecido exclusivamente pelo OGMO.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD258357071000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258357071000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 430/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.430/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 3° do art. 115, do Projeto Lei 733/2025 a seguinte redação:

> "§ 3º A escalação de trabalhadores portuários avulsos em sistema de rodízio será sempre iniciada pelos trabalhadores portuários avulsos da categoria de origem e, em seguida, os multifuncionais."

JUSTIFICATIVA

A escala do trabalhador portuário avulso deve iniciar sempre pelos trabalhadores da atividade portuária de origem, ou seja, daquela de seu ingresso para o sistema.

A adoção de critério diverso pode resultar em prejuízo aos trabalhadores que possuem habilitação para a atividade mais qualificada.

Um trabalhador que está habilitado para operação de equipamento, como atividade de origem e não está habilitado e/ou não tem condições físicas de trabalho braçal, não pode sair na escala em posição posterior a de

CD251968396800

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251968396800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 430/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.430/2025

outro trabalhador que tem habilitação para o trabalho braçal e de operação de máquinas. O primeiro trabalhador estaria preterido na escala.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD251968396800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251968396800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 431/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.431/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao § 2° do art. 126, do Projeto de Lei 733/2025 a seguinte redação:

> "§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão exclusividade na contratação com vínculo empregatício a prazo indeterminado para o trabalho portuário nos portos público e privado."

JUSTIFICATIVA

A exclusividade na contratação a vínculo de emprego a prazo indeterminado é tema decorrente de composição entre os trabalhadores, empresário e governo, onde foi assegurada uma forma de dar amparo social, em decorrências da alteração da forma de exploração do porto.

Cabe destacar que as Federações de Trabalhadores apresentaram, para a comissão, posição conjunta a respeito do assunto, para cujo texto transcrevemos a seguir:

EXCLUSIVIDADE: UM PACTO SOCIAL (INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA)

CD250361532400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250361532400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 431/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.431/2025

No primeiro processo legislativo, (que aprovou a Lei n° 8.630/1993), houve um Pacto Social relacionado com a transferência da administração de mão de obra avulsa para operadores portuários (a ser feita pelo seu RH: o OGMO que foi criado especialmente para tal fim). E que os sindicatos laborais portuários, por sua vez, deixariam – como deixarem - de fazer a escalação dos trabalhadores. Entretanto estes receberam em troca a garantida de que os trabalhadores portuários avulsos seriam utilizados, pelos operadores portuários, com EXCLUSIVIDADE - via OGMO - tanto nas condições de avulsos como na modalidade de vínculo empregatício. Esse entendimento foi mantido – e até aprimorado – na vigente Lei n° 12.815, de 2013. Daí, qualquer alteração no sentido de ser retirada a exclusividade dos trabalhadores inscritos no OGMO corresponde à rescisão, a quebra, da referida cláusula desse Pacto Social.

Desse modo, entende-se que não se há como se mitigar conflitos entre a prioridade prevista na Convenção OIT 137 (aprovada em 1993) e a exclusividade prevista na Lei 12.815, de 2013.

Assim, é inaplicável a chamada "prioridade" prevista na Convenção OIT 137. Tal interpretação é equivocada por estar se afastando dos princípios universais de proteção do trabalhador ao se valer de dispositivo regressivo socialmente, previsto nessa Convenção além desconsiderar o princípio da lex posterior derrogat priori.

Destaque-se, também, que os tratados internacionais não podem transgredir formal ou materialmente o texto da Carta Política (entendimento do STF). Assim, no caso da Convenção 137, ela não pode contrariar o princípio da progressividade dos direitos sociais como prevê o Art. 7o (caput) da Constituição Federal. Enfatize-se que a própria Carta Magna da Organização Internacional do Trabalho, aprovada em Montreal em 1946 e ratificada pelo Brasil, preserva o referido princípio. Eis o que estabelece item 8 de seu Artigo 19:

Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores

CD250361532400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250361532400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 431/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.431/2025

interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação. Grifa-se

Alternativamente, basta que se exercite o entendimento negocial efetivo e confiável entre as partes conforme acima sugerido. Isto irá evitar a prática empresarial abusiva, de oferecer salário inferior à média do ganho da respectiva categoria no porto (como avulsos) lesando o princípio constitucional da isonomia entre trabalhadores a vínculo e avulso (Art. 7°, XXXIV), como também vai demover a eventual recusa por parte do trabalhador em aceitar o vínculo empregatício.

Enfim: a exclusividade é uma lógica inquestionável diante da inteligência do legislador ao criar o OGMO! Ela está na essência e no fundamento da existência desse órgão gestor. O fim ou a flexibilização da exclusividade seria o enfraquecimento e atá a extinção do OGMO, bem como o desaparecimento do trabalhador avulso criando um caos social nos portos brasileiros

Não se pode trazer uma alteração legislativa sem considerar a origem das normas, para respeitar os princípios que foram pactuados, bem como avaliar os reflexos decorrentes das eventuais modificações.

O tema da exclusividade esteve presente em grandes discussões em nossos Tribunais e esta certamente seria a oportunidade de buscar uma solução legislativa ao conflito. Entretanto, isto necessariamente tem que passar pelo diálogo e negociação e a simples exclusão da “exclusividade” como garantia de contratação sob a forma de vínculo de emprego a prazo indeterminado, certamente, não terá o efeito de solução, mas de incentivar a continuidade do conflito.

CD250361532400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250361532400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 431/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.431/2025

Nessa senda e considerando todo o contexto do projeto, não se pode retirar a garantia da exclusividade dos trabalhadores que se encontram dentro do sistema.

Por outro lado, a exclusividade deve também ser aplicada nas contratações com vínculo de emprego a prazo indeterminada realizado pelos Portos privados de forma a ocorrer isonomia. Essa garantia de acesso ao trabalho ao trabalho deve abranger também os Portos privados, considerando a existência de mão de obra qualificada e o mesmo tratamento em relação as empresas dentro do porto público.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD250361532400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250361532400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 432/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.432/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Suprima-se o parágrafo único do artigo 99, do Projeto de Lei 733/2025:

JUSTIFICATIVA

O parágrafo único do artigo 99 do projeto enumera atividades que entende não constituir o trabalho portuário, excluindo diversas atividades que hoje são consideradas atividades específicas dos portuários.

O transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, sempre foi considerado trabalho portuário de capatazia. A sua exclusão diminui o campo de trabalho dos trabalhadores portuários.

Está sendo excluída das tarefas do trabalhador portuário atividade que sempre desenvolveu e sempre foi considerado o que de imediato traz consequências na oportunidade de trabalho, sem qualquer tipo de reparação, embora a movimentação interna represente substancial postos de trabalho.

O trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore que hoje são desenvolvidas por

CD252029124300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252029124300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:46:17.747 - CTRAB
EMC 432/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.432/2025

trabalhadores portuários estivadores e na região norte é onde ocorre a maior empregabilidade.

A retirada desse tipo de trabalho afeta diretamente as oportunidades de trabalho dos estivadores, também sem que o projeto regule qualquer compensação.

Por outro lado, os trabalhadores empregados da autoridade portuária, mesmo aqueles que não se ativam diretamente na movimentação de carga, são reconhecidos como portuários, tanto assim que os Sindicatos representam esses trabalhadores na qualidade de portuários.

Ademais, a Autoridade Portuária também pode realizar operação portuária, de modo que não há como vedar a condição de trabalhador portuário pela natureza do empregador.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD252029124300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252029124300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 15:51:10.073 - CTRAB
EMC 433/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.433/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso II do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

JUSTIFICAÇÃO

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

CD252113288800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252113288800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:51:10.073 - CTRAB
EMC 433/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.433/2025

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD252113288800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252113288800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:53:02.173 - CTRAB
EMC 434/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.434/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta, com a redação abaixo, o inciso XVII ao Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a

CD257007821400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257007821400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:53:02.173 - CTRAB
EMC 434/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.434/2025

redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD257007821400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257007821400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:55:25.430 - CTRAB
EMC 435/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.435/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda modifica o §1º, do Art.101 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Que passa a vigorar com o seguinte teor:

"§ 1º Fica instituída a Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, em razão de sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país, buscando:

a) *promover a qualificação técnica, a certificação profissional e o acesso ao processo de educação continuada;*
b) *ser executada pelas instituições de ensino integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica;"*

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposição busca instituir uma Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, considerando sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país. Essa política visa promover a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores, garantindo sua aptidão para o exercício de cargos de chefia e direção, bem como para a operação de máquinas e equipamentos portuários.

Diante do acelerado avanço tecnológico, energético e digital que impacta diretamente as atividades portuárias, é essencial que essa política receba a devida centralidade no âmbito da formação profissional. Para isso, propõe-se a transferência

CD256812106200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256812106200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:55:25.430 - CTRAB
EMC 435/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.435/2025

do atual sistema de formação, a cargo da Marinha, para a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação (Art. 1º, Lei nº 11.892/2008). Além disso, os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), arrecadados das atividades empresariais no setor portuário, deverão ser redirecionados para o fortalecimento dessa política, assegurando sua efetividade e alcance.

Com esta emenda, pretende-se criar um ambiente mais inclusivo e capacitado, onde os trabalhadores dos portos públicos e privados tenham acesso a formação e certificação condizentes com as exigências do mercado e do progresso tecnológico, contribuindo para a eficiência das operações portuárias e o fortalecimento do setor como um todo.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD256812106200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256812106200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:59:41.223 - CTRAB
EMC 436/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.436/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta inciso XII, com redação abaixo,I ao Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

J U S T I F I C A Ç Ã O

inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD252295315500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252295315500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:59:41.223 - CTRAB
EMC 436/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.436/2025

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD252295315500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252295315500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:57:42.720 - CTRAB
EMC 437/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.437/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda modifica o §3º, do Art.101, caput, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do 3º do Art.101, caput, passa a vigorar com o seguinte teor:

"§3º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário e do trabalho portuário avulso será atestada mediante certificado emitido pelos Institutos Federais e adotado pelo OGMO , que atuarão como instituições acreditadoras e certificadoras das competências profissionais específicas do setor portuário."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente disposição encontra respaldo legal no § 2º[1] do art. 2º da Lei nº 11.892/2008 que atribui aos Institutos Federais o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais no âmbito de sua atuação. Dada a relevância estratégica das atividades desenvolvidas no setor portuário para o desenvolvimento econômico e social do país, torna-se indispensável a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores que atuam nesse segmento, tanto em regime avulso quanto permanente.

[1] Art. 2º Os Institutos Federais são instituições de educação superior, básica e profissional, pluricurriculares e multicampi, especializados na oferta de educação profissional e tecnológica nas diferentes modalidades de ensino, com base na conjugação de conhecimentos técnicos e tecnológicos com as suas práticas pedagógicas, nos termos desta Lei.
[...]
§ 2º No âmbito de sua atuação, os Institutos Federais exercerão o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais.

CD251540485300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251540485300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:57:42.720 - CTRAB
EMC 437/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.437/2025

Ao designar os Institutos Federais como responsáveis pela emissão dos certificados de qualificação, a norma aproveita a capilaridade, expertise e infraestrutura já consolidadas dessas instituições na formação e certificação profissional, assegurando elevados padrões de qualidade e alinhamento às demandas específicas do setor portuário.

Essa medida visa não apenas promover maior transparência e confiabilidade no processo de certificação, mas também garantir que os trabalhadores portuários estejam devidamente capacitados para atender às exigências tecnológicas e operacionais do transporte aquaviário, fortalecendo assim a eficiência e competitividade dos portos brasileiros.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD251540485300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251540485300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 15:58:21.203 - CTRAB
EMC 438/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.438/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o caput do Art.124 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do caput do Art.124, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda modificativa do caput do Art.124, estabelece que a certificação profissional do trabalhador portuário deve ser realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional (Rede Certifica),
vinculada ao Ministério da Educação, com o propósito de formalizar os conhecimentos e competências adquiridos ao longo da trajetória de vida e trabalho nos portos, em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais.

A fundamentação desse artigo encontra respaldo na Portaria nº 902, de 09 de setembro de 2024, que estabelece diretrizes orientadoras baseadas em princípios essenciais para garantir que o processo de certificação seja estruturado, inclusivo e eficaz. Entre esses princípios destacam-se:

a) Cooperação: O trabalho em rede entre instituições de ensino é indispensável para a sistematização, o compartilhamento e a otimização de conhecimentos relacionados ao processo certificador, promovendo maior integração entre os atores envolvidos;
b) Articulação: Ações conjuntas entre políticas públicas de educação profissional, emprego e renda, além de outras áreas correlatas, ampliam as possibilidades de inserção dos trabalhadores certificados em condições de trabalho digno e qualificado;
c) Diversidade: O respeito às especificidades individuais e coletivas dos trabalhadores e das ocupações laborais é essencial, garantindo que as

CD251731054900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251731054900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 23/04/2025 15:58:21.203 - CTRAB
EMC 438/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.438/2025

avaliações sejam diagnósticas e formativas, alinhadas às experiências vividas nos portos;

d) Verticalização: O reconhecimento das competências permite continuidade no itinerário formativo, incentivando a elevação da escolaridade e a progressão profissional dos trabalhadores certificados;
e) Legitimidade e Confiabilidade: A certificação deve ser conduzida com a participação dos atores sociais, assegurando processos transparentes, precisos e idôneos;
f) Reconhecimento e Validade: A certificação, validada nacionalmente, visa à valorização social e legal das competências adquiridas pelos trabalhadores, garantindo ampla aceitação entre empregadores, instituições educacionais e órgãos fiscalizadores.

Adicionalmente, para a execução desse processo, torna-se imprescindível que a instituição responsável pela certificação possua expertise comprovada em processos certificadores, garantindo que a avaliação seja rigorosa, eficaz e alinhada aos parâmetros estabelecidos pela legislação.

Assim, o artigo reflete não apenas um compromisso com o desenvolvimento profissional do trabalhador portuário, mas também com a promoção de um sistema de certificação baseado em equidade, valorização e inclusão.

Sala da Comissão, 22 de abril de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD251731054900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251731054900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 23/04/2025 15:59:09.677 - CTRAB
EMC 439/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.439/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Exclua-se o Capítulo III, do Projeto Lei 733/2025.

JUSTIFICATIVA

O projeto autoriza que que empresas possam fornecer a mão de obra para o trabalho portuário, em concorrência com o OGMO.

Copia o modelo português que permite que empresas concorram com o OGMO que tem sido alvo de críticas de diferentes setores.

O OGMO tem a função de gerir a mão-de-obra portuária, atuando como um intermediário entre trabalhadores e operadores portuários. O modelo foi estabelecido para garantir que os trabalhadores portuários tenham acesso a contratos e direitos regulados, enquanto oferece aos operadores uma mão-de-obra qualificada e estável para a movimentação de cargas.

O modelo português que abriu o mercado para que empresas privadas concorresse com o OGMO tem demonstrado que essa medida enfraquece as condições dos trabalhadores e precarizar a mão-de-obra.

A substituição do OGMO por empresas privadas pode levar a contratos temporários ou menos seguros, já que as empresas podem priorizar a redução de custos, afetando diretamente a estabilidade dos trabalhadores portuários.

O projeto não assegura a manutenção de benefícios historicamente conquistados, como melhores condições de trabalho, seguros e garantias mínimas que o OGMO, como entidade reguladora, proporcionava.

Há justo receio com a redução dos padrões de segurança. A experiência acumulada e o controle do OGMO sobre a formação de trabalhadores são vista como uma garantia de práticas de segurança rigorosas.

CD254013002900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254013002900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 23/04/2025 15:59:09.677 - CTRAB
EMC 439/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.439/2025

A introdução de concorrentes com menos foco na formação pode aumentar os riscos operacionais nos portos. Aliás, existem estudos no sentido que no modelo pretendido pelo projeto e praticado em Portugal, houve um aumento das doenças ocupacionais dos trabalhadores portuários, resultante da precarização de condições de trabalho.

Por fim, não se admite que a prestação do trabalho avulso seja efetuada por empresas, esvaziando as funções e atribuições dos OGMOs. O trabalho portuário deve ser administrado e fornecido exclusivamente pelo OGMO.

Sala da Comissão, de abril de 2025

Deputado JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

CD254013002900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254013002900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Airton Félix Cirilo

Apresentação: 23/04/2025 16:01:44.247 - CTRAB
EMC 440/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.440/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do inciso III, §1º, do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do inciso III, §1º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"III - Conferência de carga e descarga: atividade de identificação, registro, contagem e inspeção de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino e verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferencia do manifesto e demais serviços correlatos, na forma manual ou utilizando sistemas informatizados, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, seja no seu costado, ou remotamente, através do uso de tecnologias da informação nas dependências administrativas do porto público ou privado.

JUSTIFICATIVA

A emenda que define a conferência de carga e descarga como uma atividade abrangente e adaptável é fundamental para acompanhar a evolução tecnológica e atender às demandas modernas do setor portuário. A redação proposta, que inclui a realização do processo remotamente por meio de tecnologias da informação, complementa o entendimento tradicional e garante maior eficiência e alinhamento com práticas contemporâneas.

A justificativa para essa emenda é sustentada pelos seguintes pontos:

CD255818838800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255818838800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:01:44.247 - CTRAB
EMC 440/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.440/2025

Inovação e Modernização do Setor Portuário - A inserção do uso de tecnologias da informação na execução das atividades de conferência remotamente reconhece e promove a modernização das operações portuárias. Essa adaptação não só viabiliza maior agilidade nos processos, como também posiciona o setor em consonância com tendências globais de automação e digitalização.

Maior Flexibilidade Operacional - Ao permitir a execução remota dessas atividades, a emenda promove uma flexibilidade essencial, especialmente em cenários que exigem soluções descentralizadas. Isso beneficia portos com infraestruturas diversificadas, tanto públicos quanto privados, proporcionando mais opções de gerenciamento.

Aumento da Segurança e Precisão - A utilização de tecnologias da informação no processo de conferência proporciona maior precisão no registro e controle de volumes e características das mercadorias. Adicionalmente, operações remotas reduzem a exposição de trabalhadores a riscos físicos, promovendo um ambiente mais seguro.

Em suma, a emenda não apenas aprimora o marco regulatório das atividades de conferência de carga e descarga, mas também posiciona o setor portuário como protagonista na adoção de práticas inovadoras, sustentáveis e economicamente viáveis.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD255818838800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255818838800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:03:37.847 - CTRAB
EMC 441/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.441/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §4º, do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do §4º, do Art.104, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º Para os fins desta lei, considera-se multifuncionalidade a aptidão do trabalhador portuário, após processo de capacitação e certificação, para exercer múltiplas funções no âmbito das atividades portuárias, incluindo aquelas distintas de sua função de origem.

JUSTIFICATIVA

A inclusão do § 4º na presente lei, definindo multifuncionalidade como a aptidão do trabalhador portuário para exercer múltiplas funções após processo de capacitação e certificação, é essencial para modernizar e aprimorar as práticas no setor portuário. A justificativa para essa redação é sustentada pelos seguintes pontos:

Reconhecimento da Versatilidade Profissional

Essa definição valoriza e regulamenta a possibilidade de o trabalhador portuário, após treinamento adequado, desempenhar funções variadas, permitindo maior eficiência e adaptabilidade às demandas operacionais dos portos;

Garantia de Qualificação e Segurança

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD259959384400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259959384400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:03:37.847 - CTRAB
EMC 441/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.441/2025

Ao vincular a multifuncionalidade à capacitação e certificação, o dispositivo assegura que os trabalhadores estejam devidamente preparados para exercer funções diferentes com competência e segurança, reduzindo riscos operacionais;

Promoção da Competitividade Portuária

A multifuncionalidade fortalece a produtividade no setor portuário ao permitir que os trabalhadores sejam alocados conforme as necessidades específicas das operações, adaptando-se a exigências diversas e promovendo maior agilidade nos processos;

Sustentação Legal de Práticas Modernas

O conceito de multifuncionalidade reflete uma realidade já vivenciada em muitos portos, que buscam otimizar recursos humanos e tecnológicos. Formalizar essa prática na legislação proporciona maior segurança jurídica e padronização das atividades;

Melhoria da Gestão de Recursos Humanos

A multifuncionalidade reduz custos operacionais e melhora a alocação de mão de obra, tornando possível um aproveitamento mais inteligente e eficiente dos profissionais disponíveis.

A redação proposta reforça a importância de capacitar e certificar os trabalhadores portuários, promovendo uma abordagem responsável e moderna que beneficia tanto os trabalhadores quanto as empresas e operadores envolvidos.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD259959384400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259959384400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:05:20.337 - CTRAB
EMC 442/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.442/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §4º, do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.105, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.105 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos ou equipes, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho portuário na forma de avulso ou a vínculo empregatício a prazo indeterminado, serão objeto de negociação coletiva do trabalho entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico dos operadores portuários, nos portos públicos ou privados, mediante Convenção ou Acordo Coletivo do Trabalho.

JUSTIFICATIVA

A proposta de redação para o artigo 105, que estabelece a negociação coletiva como meio para definir a remuneração, funções, composição dos ternos ou equipes, multifuncionalidade e demais condições do trabalho portuário, representa um avanço fundamental na construção de relações laborais mais democráticas e equilibradas. Essa redação substitui o texto original, que concentra poderes exclusivamente no tomador de serviços, corrigindo uma injustiça que compromete direitos fundamentais dos trabalhadores. A justificativa para a nova redação pode ser apresentada nos seguintes termos:

a) Respeito ao Direito Fundamental à Negociação Coletiva

O artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal consagra o direito à negociação coletiva como um dos pilares da democracia nas relações de trabalho. Ele assegura que trabalhadores e empregadores possam discutir, em pé de igualdade, as condições que regem o ambiente laboral. A redação original do artigo 105, ao atribuir

CD253650422800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253650422800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:05:20.337 - CTRAB
EMC 442/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.442/2025

unilateralmente decisões ao tomador de serviços, afronta esse direito fundamental e ignora o princípio da igualdade de poder nas deliberações;

b) Equilíbrio e Participação Democrática

A inclusão das entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico no processo de negociação assegura um modelo participativo, no qual as condições laborais refletem os interesses das partes envolvidas. Esse equilíbrio é essencial para evitar imposições arbitrárias e promover a justiça social no setor portuário;

c) Fortalecimento da Representação Sindical

A negociação coletiva valoriza e fortalece o papel dos sindicatos, que representam os trabalhadores e buscam assegurar condições dignas e justas de trabalho. Ao promover o diálogo entre trabalhadores e operadores portuários, a nova redação do artigo 105 garante que os sindicatos desempenhem sua função de proteção e mediação de interesses;

d) Prevenção de Conflitos e Estabilidade no Setor

O estabelecimento de condições laborais através de convenções ou acordos coletivos reduz consideravelmente o risco de conflitos trabalhistas. A redação proposta cria um ambiente mais estável, no qual decisões são tomadas coletivamente, evitando paralisações ou impasses que poderiam prejudicar a produtividade e eficiência do setor;

e) Alinhamento com Práticas Modernas e Internacionais

A negociação coletiva está em consonância com as boas práticas internacionais, como as defendidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). O modelo proposto para o artigo 105 reforça o compromisso do Brasil com princípios de trabalho decente, que incluem diálogo social e cooperação como bases para relações laborais saudáveis e produtivas;

f) Promoção da Transparência e Confiança

Ao formalizar a negociação coletiva como instrumento para definir condições laborais, a redação proposta favorece um ambiente de maior transparência, no qual as partes têm clareza sobre seus direitos e responsabilidades. Isso fortalece a confiança mútua entre trabalhadores e empregadores.

CD253650422800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253650422800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:05:20.337 - CTRAB
EMC 442/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.442/2025

Dessa forma, a redação sugerida corrige as lacunas do texto original e promove um modelo democrático, participativo e alinhado aos valores constitucionais, garantindo a dignidade dos trabalhadores portuários e a eficiência do setor como um todo, com um modelo que vem desde 1993 (Art.26, Lei nº 8.630/1993) e repetida na revisão legislativa de 2013 (Art.43, Lei nº 12.815/2013), cabendo ao Poder Legislativo se contrapor energicamente a esse enorme retrocesso social do mundo do trabalho.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD253650422800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253650422800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:06:50.373 - CTRAB
EMC 443/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.443/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Art.106 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.106, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra do complexo portuário ao qual está abrangido, nos termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado firmados com sindicatos representantes de categoria profissional diferenciada de portuários."

JUSTIFICATIVA

A redação do artigo 106, que assegura aos portos privados a liberdade na contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, desde que respeitados os termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho e realizada por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra, é essencial para garantir um equilíbrio nas relações laborais e evitar práticas prejudiciais à dignidade e aos direitos dos trabalhadores. A justificativa para este dispositivo tem por fundamentos:

a) Prevenção da Concorrência Desleal Baseada na Precarização do Trabalho

Ao condicionar a contratação de trabalhadores à observância das normas pactuadas em instrumentos coletivos, o artigo promove uma padronização nas relações de trabalho portuário. Isso impede que portos privados utilizem a flexibilização excessiva ou a precarização das condições laborais como estratégia para obter vantagens competitivas. Dessa forma, preserva-se um ambiente de concorrência saudável e justo entre portos.

CD254517642000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254517642000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:06:50.373 - CTRAB
EMC 443/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.443/2025

b) Respeito às Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho

Os instrumentos normativos coletivos são fruto do diálogo entre trabalhadores e empregadores, representando o equilíbrio entre interesses das partes envolvidas. Garantir que as relações de trabalho sejam regidas por esses documentos fortalece o papel da negociação coletiva e assegura condições dignas e adequadas para os profissionais portuários.

c) Valorização do Órgão Gestor de Mão de Obra

O uso do Órgão Gestor de Mão de Obra como intermediário nas contratações reforça sua importância como entidade reguladora e garante maior transparência e organização nos processos de recrutamento e alocação de mão de obra portuária. Isso beneficia tanto os trabalhadores quanto os empregadores, criando um ambiente mais previsível e confiável.

d) Promoção da Estabilidade nas Relações de Trabalho

Ao estabelecer normas claras e uniformes para a contratação de trabalhadores portuários, o artigo contribui para um ambiente laboral estável, reduzindo conflitos e garantindo o cumprimento das regras pactuadas. Isso beneficia a sustentabilidade das operações portuárias e protege os direitos dos trabalhadores.

e) Alinhamento com Princípios Constitucionais

A proposta está em consonância com os princípios constitucionais de valorização do trabalho e da dignidade da pessoa humana. Além disso, reforça o compromisso com o direito à negociação coletiva, previsto no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, assegurando que trabalhadores e empregadores participem ativamente das decisões sobre as condições laborais.

f) Fomento ao Desenvolvimento Econômico e Social

Relações de trabalho equilibradas e bem regulamentadas não apenas promovem o bem-estar dos trabalhadores, mas também fortalecem a produtividade e a competitividade dos portos privados. Isso contribui para o desenvolvimento econômico e social do país, alinhando os interesses do setor portuário às práticas sustentáveis.

Em síntese, a presente emenda modificativa do texto do artigo 106 traz, ao contrário da redação proposta pelo PL733/2025, avanços significativos ao setor portuário,

CD254517642000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254517642000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:06:50.373 - CTRAB
EMC 443/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.443/2025

garantindo um modelo justo de contratação e protegendo tanto os direitos dos trabalhadores quanto a integridade das operações portuárias.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD254517642000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254517642000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:09:39.867 - CTRAB
EMC 444/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.444/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar inciso VIII do Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o inciso VIII do Art.3º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

JUSTIFICATIVA

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD255488293400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255488293400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:09:39.867 - CTRAB
EMC 444/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.444/2025

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD255488293400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255488293400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 445/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.445/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao inciso III ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei 733/2025:

> "III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, do local de estivagem nos porões, da procedência, do destino e do consignatário da mercadoria; a verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, conferencia de guias, conferência de lacre e a confecção do plano de carga; interpretação de documentação da mercadoria, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; podendo ser desenvolvido através de sistema informatizado com o uso, pelo conferente, de coletor de dados ou outras modalidades de software e demais serviços correlatos."

JUSTIFICATIVA

A conferência de carga e descarga de navios envolve uma série de atividades essenciais para garantir a precisão e a segurança no transporte marítimo. Com a evolução da gestão da informação e das tecnologias, essas atividades se tornaram mais eficientes e integradas.

As atividades de conferência de carga e descarga de navios consistem em verificar e controlar a movimentação de mercadorias durante o processo

CD258534490200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258534490200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 445/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.445/2025

de embarque e desembarque. Isso inclui a identificação, contagem, pesagem e inspeção das mercadorias para assegurar que correspondam às informações contidas nos documentos de transporte, como notas fiscais e conhecimentos de embarque.

Evolução com a Gestão da Informação e Tecnologias:

Automação e Digitalização: A introdução de sistemas automatizados e digitais permite o registro e a verificação eletrônica das mercadorias, reduzindo erros humanos e aumentando a eficiência. (Ex.: sistema SCE introduzido nos anos 90 e em operação até hoje)

Sistemas de Rastreamento: Tecnologias como RFID (Identificação por Radiofrequência) e GPS são utilizadas para monitorar a localização e o status das cargas em tempo real, melhorando a transparência e a segurança.

Integração de Dados: Plataformas integradas de gestão de informações permitem a comunicação entre diferentes sistemas e partes envolvidas, facilitando a coordenação e o planejamento das operações de carga e descarga. (Ex. granito, automóveis, produtos siderúrgicos)

Análise de Dados: Ferramentas de análise de dados ajudam a prever demandas, otimizar rotas e identificar possíveis problemas antes que ocorram, contribuindo para uma logística mais eficiente e sustentável.

É preciso ter muito cuidado porque a doutrina mais abalizada aceita ser o “factum principis” espécie do gênero força maior, para extinção da relação de emprego, e quando o Estado simplesmente extingue categorias por procedimentos normativos deve mostrar responsabilidade definindo os processos de indenização para o público atingido pela medida. Se a extinção

CD258534490200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258534490200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 445/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.445/2025

decorre da mera automação, outra é a solução, também remetendo a Constituição Federal a previsibilidade de alguma regra de proteção.

Enfim, há de se concluir que a extinção de uma funções é forma típica de dissolução contratual no mundo do Direito Civil e do Direito do Trabalho, e considerando que é da essência do contrato de trabalho ser pactuado a título oneroso, possuindo obrigatoriamente a remuneração, como ônus principal do empregador e direito maior do obreiro, não há que se falar em extinção de toda uma categoria como forma de terminação do contrato de trabalho sem previsibilidade das formas de indenização para compensação dos trabalhadores atingidos pela medida.

Ressalte-se a inconstitucionalidade do dispositivo em ofensa as disposições do artigo 8° da CF, uma vez que extingue a autonomia de uma das categorias profissionais em favor da outra. A Constituição Federal assegura a liberdade de associação sindical (CF, art. 8°) e proíbe a intervenção estatal no funcionamento de tais associações.

É importante destacar que o projeto considera o trabalho portuário a bordo e somente no "costado" das embarcações limitando e reduzindo, desta forma, a possibilidade de trabalho do trabalhador portuário, dentro do Porto, como a atual legislação assegura.

A alteração impacta diretamente nas oportunidades de trabalho, sem qualquer elemento e/ou estudo que retrate as consequências sócio econômicas dessa alteração.

É de suma importância que as estimativas e análises técnicas abarquem uma avaliação dos impactos econômicos para o trabalho pela alteração legislativa proposta dos conceitos e modo de produção, sobretudo para se evitar precarização e supressão desnecessária de garantias e

CD258534490200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258534490200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 445/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.445/2025

direitos, ou mesmo que não sirvam para atingir a finalidade almejada pelo ato estatal, gerando algum risco de desequilíbrio nas relações entre capital e trabalho.

Todo ato normativo que extingue um direito ou garantia também deve contemplar os atos que serão adotados para reparação, compensação e contenção dos danos sociais causados pelas modificações.

Com efeito, a democracia será fomentada toda vez que, para edição de novos atos normativos pelo poder público que afetem a vida das pessoas e trabalhadores envolvidos no setor, ocorra não só do debate e deliberação, mas levantamento do impacto social e econômico das medidas adotadas.

Nas palavras de Ana Paula Barcellos, “todo ato normativo deverá ser acompanhado de uma justificativa pública, e essa justificativa será apresentar, necessariamente, razões e informações sobre três temas específicos: (i) o problema que a iniciativa legislativa pretende enfrentar, (ii) os impactos esperados pela medida proposta e (iii) os custos dessa medida”.

O projeto a par da inconstitucionalidade apontada, também ofende de forma direta a Convenção 137 da OIT que em seu artigo 2 dispõe:

> 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões “portuários” e “trabalho portuário” designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

CD258534490200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258534490200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 445/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.445/2025

A revisão da definição de “trabalho portuário” não pode ser imposta sem que ocorra a participação das organizações dos trabalhadores por suas respectivas representações nacionais.

O trabalho de conferência de carga é necessário as operações portuárias, a exemplo do que ocorre nos principais e mais importantes portos do exterior, sendo atividade que não pode ser excluída daquelas do trabalho portuário, razão pela qual deve ser acolhida a presente emenda para permanecer amparado na legislação portuária.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD258534490200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258534490200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 446/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.446/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 126

"Art. 126. .....

§ 2º A *contratação por prazo indeterminado de trabalhadores portuários far-se-á entre os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO e, excepcionalmente, após celebração de negociação coletiva, entre os trabalhadores portuários cadastrados no OGMO.*

§ 3º Comprovada a ausência de interesse dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, poderá haver contratação de trabalhadores externos ao sistema OGMO, sendo obrigatório:

I – negociação coletiva prévia;

II – treinamento prévio pelo OGMO; e

III – intermediação pelo OGMO.

IV

§ 4º A negociação coletiva deverá prever condições de trabalho e benefícios social, além da garantia de renda (conforme Convenção 137 da OIT) aos trabalhadores portuários avulsos que dependem exclusivamente do trabalho portuários e que permanecerem com rodiziários dno OGMO.

CD257624332500

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257624332500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 446/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.446/2025

§ 5º As contratações referidas nos §§ 2º e 3º deste artigo observarão a média salarial da categoria."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda propõe alteração da redação do anteprojeto para constar a redação da ORIENTAÇÃO N. 1 da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONATPA), do Ministério Público do Trabalho (MPT), há anos vigente e que tem muito bem servido para apaziguar os conflitos nas relações de trabalho no porto.

A prioridade nos moldes trazidos pela CONATPA/MPT cumpre sua função no sentido de trazer os atores sociais para que sejam envolvidos no processo de contratação, observada, assim, uma série de etapas a fim de verificar se há realmente ausência de interessados na contratação a prazo indeterminado dentro dos quadros do OGMO.

Desta forma, existiria um equilíbrio adequado entre a proteção dos trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que garante a estabilidade no setor.

A substituição da exclusividade pela prioridade sem indicar os meios de sua efetivação representaria um significativo retrocesso social, prejudicando os direitos fundamentais dos trabalhadores portuários e criando insegurança jurídica.

A presente emenda tem, portanto, a finalidade de trazer uma maior estabilidade ao setor e prestigiar a negociação coletiva, ao envolver os trabalhadores na *tomada de decisão* sobre a contratação com vínculo.

Via de regra, o trabalhador mais qualificado para ser contratado a prazo

CD257624332500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257624332500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 446/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.446/2025

indeterminado é aquele que está presente no porto e qualificado para as atividades portuárias. Não faz sentido, portanto, buscar trabalhador de fora de porto, um *outsider*, para exercer funções dentro do porto. O mais lógico é que os próprios trabalhadores habilitados e treinados que já trabalham no porto possam ter ao menos a prioridade na aquisição deste emprego, mas o texto legal precisa indicar como esta prioridade será exercida.

Não se olvida que, em alguns casos, os próprios trabalhadores não têm interesse na vinculação, por isso a presente Emenda traz a possibilidade de contratação de trabalhadores de fora do sistema para resolver situações pontuais.

Importante dizer, também, que a oferta de trabalho deve respeitar a média salarial oferecida na modalidade de trabalho avulso, caso contrário estaria havendo uma inibição lógica de atração dos trabalhadores do sistema.

A proposta de substituição contida no anteprojeto - sem indicar os mesmos pelos quais a prioridade seria exercida - introduziria profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, precarizando as condições de trabalho e desorganizando os sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Portanto, a presente emenda propõe a substituição do § 2º do art. 126 deste Projeto de Lei pela redação acima proposta, de modo a evitar os riscos e impactos negativos das alterações, indicando os meios pelas quais vigorará o regime de prioridade na contratação de trabalhadores portuários avulsos para a contratação por prazo indeterminado.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

CD257624332500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257624332500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 446/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.446/2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD257624332500

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257624332500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 447/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.447/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao inciso II do art. 4º do Projeto de Lei nº 733/2025

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

JUSTIFICAÇÃO

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

CD252395574500

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252395574500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 447/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.447/2025

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD252395574500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252395574500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 448/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.448/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Inclua-se o seguinte inciso XVI ao art. 3ºdo Projeto de Lei nº 733/2025

"XVI - Redução dos níveis de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados.*";*

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do princípio "XVI – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a

CD254265911000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254265911000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 448/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.448/2025

imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD254265911000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254265911000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 449/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.449/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao §1°, do art. 101 do Projeto de Lei nº 733/2025

"§ 1º Fica instituída a Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, em razão de sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país, buscando:

a) *promover a qualificação técnica, a certificação profissional e o acesso ao processo de educação continuada;*
b) *ser executada pelas instituições de ensino integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica;"*

JUSTIFICAÇÃO

A proposição busca instituir uma Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica voltada aos trabalhadores portuários, com o objetivo de atender às demandas específicas do setor portuário, considerando sua relevância estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país.

CD258129522700

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258129522700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 449/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.449/2025

Essa política visa promover a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores, garantindo sua aptidão para o exercício de cargos de chefia e direção, bem como para a operação de máquinas e equipamentos portuários.

Diante do acelerado avanço tecnológico, energético e digital que impacta diretamente as atividades portuárias, é essencial que essa política receba a devida centralidade no âmbito da formação profissional. Para isso, propõe-se a transferência do atual sistema de formação, a cargo da Marinha, para a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação (Art. 1º, Lei nº 11.892/2008). Além disso, os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), arrecadados das atividades empresariais no setor portuário, deverão ser redirecionados para o fortalecimento dessa política, assegurando sua efetividade e alcance.

Com esta emenda, pretende-se criar um ambiente mais inclusivo e capacitado, onde os trabalhadores dos portos públicos e privados tenham acesso a formação e certificação condizentes com as exigências do mercado e do progresso tecnológico, contribuindo para a eficiência das operações portuárias e o fortalecimento do setor como um todo.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD258129522700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258129522700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 450/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.450/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao §3°, do art. 101 do Projeto de Lei nº 733/2025

"§"§3º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário e do trabalho portuário avulso será atestada mediante certificado emitido pelos Institutos Federais e adotado pelo OGMO , que atuarão como instituições acreditadoras e certificadoras das competências profissionais específicas do setor portuário"

JUSTIFICAÇÃO

A presente disposição encontra respaldo legal no § 2º[1] do art. 2º da Lei nº 11.892/2008 que atribui aos Institutos Federais o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais no âmbito de sua atuação. Dada a relevância estratégica das atividades desenvolvidas no setor portuário para o desenvolvimento econômico e social do país, torna-se

[1] Art. 2º Os Institutos Federais são instituições de educação superior, básica e profissional, pluricurriculares e multicampi, especializados na oferta de educação profissional e tecnológica nas diferentes modalidades de ensino, com base na conjugação de conhecimentos técnicos e tecnológicos com as suas práticas pedagógicas, nos termos desta Lei.
[...]
§ 2º No âmbito de sua atuação, os Institutos Federais exercerão o papel de instituições acreditadoras e certificadoras de competências profissionais.

CD256871391900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256871391900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 450/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.450/2025

indispensável a qualificação técnica e a certificação profissional dos trabalhadores que atuam nesse segmento, tanto em regime avulso quanto permanente.

Ao designar os Institutos Federais como responsáveis pela emissão dos certificados de qualificação, a norma aproveita a capilaridade, expertise e infraestrutura já consolidadas dessas instituições na formação e certificação profissional, assegurando elevados padrões de qualidade e alinhamento às demandas específicas do setor portuário.

Essa medida visa não apenas promover maior transparência e confiabilidade no processo de certificação, mas também garantir que os trabalhadores portuários estejam devidamente capacitados para atender às exigências tecnológicas e operacionais do transporte aquaviário, fortalecendo assim a eficiência e competitividade dos portos brasileiros.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD256871391900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256871391900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 451/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.451/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao §2°, do art. 101 do Projeto de Lei nº 733/2025

"§ 2º A educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores nos portos, será discutida e pactuada no âmbito do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos, constituído localmente, regionalmente ou no âmbito de cada complexo portuário, a ser composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil, conforme regulamento."

JUSTIFICAÇÃO

A criação do Fórum Permanente de Educação Profissional dos Trabalhadores nos Portos visa assegurar um espaço institucional de diálogo e construção coletiva entre o governo e a sociedade civil, promovendo a articulação necessária para atender às demandas específicas do setor portuário. A composição paritária do Fórum reforça o princípio democrático e participativo, permitindo que tanto o poder público quanto os trabalhadores e demais stakeholders do setor colaborem na definição de políticas, qualificações e certificações adequadas.

CD253348343600

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253348343600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 451/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.451/2025

Ao estabelecer que a educação profissional e tecnológica, bem como a certificação profissional dos trabalhadores portuários, sejam discutidas e pactuadas nesse âmbito, o parágrafo busca alinhar as formações às necessidades regionais e locais, promovendo eficiência, inclusão e adequação às exigências do setor. Além disso, a diversidade na abrangência — local, regional ou por complexo portuário — garante flexibilidade e eficiência no atendimento às particularidades de cada realidade operacional.

Essa medida é essencial para fortalecer o setor portuário, que desempenha papel estratégico no desenvolvimento econômico e social do país, oferecendo formação profissional qualificada e adaptada às constantes mudanças tecnológicas e operacionais.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD253348343600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253348343600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 452/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.452/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Acrescente-se o inciso XIII ao art. 4º do Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

> *"XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável*."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do inciso XIII no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

CD253250129600

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253250129600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 452/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.452/2025

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD253250129600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253250129600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 453/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.453/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao inciso III, §1º, do art. 104 do Projeto de Lei nº 733/2025:

> *"III - Conferência de carga e descarga: atividade de identificação, registro, contagem e inspeção de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino e verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferencia do manifesto e demais serviços correlatos, na forma manual ou utilizando sistemas informatizados, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, seja no seu costado, ou remotamente, através do uso de tecnologias da informação nas dependências administrativas do porto público ou privado."*

JUSTIFICAÇÃO

A emenda que define a conferência de carga e descarga como uma atividade abrangente e adaptável é fundamental para acompanhar a evolução tecnológica e atender às demandas modernas do setor portuário. A redação proposta, que inclui a realização do processo remotamente por meio de tecnologias da informação, complementa o entendimento tradicional e garante maior eficiência e alinhamento com práticas contemporâneas.

CD251930203500

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251930203500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:10:16.963 - CTRAB
EMC 453/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.453/2025

A justificativa para essa emenda é sustentada pelos seguintes pontos:

Inovação e Modernização do Setor Portuário - A inserção do uso de tecnologias da informação na execução das atividades de conferência remotamente reconhece e promove a modernização das operações portuárias. Essa adaptação não só viabiliza maior agilidade nos processos, como também posiciona o setor em consonância com tendências globais de automação e digitalização.

Maior Flexibilidade Operacional - Ao permitir a execução remota dessas atividades, a emenda promove uma flexibilidade essencial, especialmente em cenários que exigem soluções descentralizadas. Isso beneficia portos com infraestruturas diversificadas, tanto públicos quanto privados, proporcionando mais opções de gerenciamento.

Aumento da Segurança e Precisão - A utilização de tecnologias da informação no processo de conferência proporciona maior precisão no registro e controle de volumes e características das mercadorias. Adicionalmente, operações remotas reduzem a exposição de trabalhadores a riscos físicos, promovendo um ambiente mais seguro.

Em suma, a emenda não apenas aprimora o marco regulatório das atividades de conferência de carga e descarga, mas também posiciona o setor portuário como protagonista na adoção de práticas inovadoras, sustentáveis e economicamente viáveis.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD251930203500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251930203500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:11:57.233 - CTRAB
EMC 454/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.454/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe incluir Parágrafo Único ao Art.51 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir Parágrafo Único ao Art.51, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[...]

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD253363410800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253363410800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:11:57.233 - CTRAB
EMC 454/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.454/2025

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD253363410800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253363410800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:13:45.427 - CTRAB
EMC 455/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.455/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o caput do Art.124 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do caput do Art.124, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda modificativa do caput do Art.124, estabelece que a certificação profissional do trabalhador portuário deve ser realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional (Rede Certifica),

vinculada ao Ministério da Educação, com o propósito de formalizar os conhecimentos e competências adquiridos ao longo da trajetória de vida e trabalho nos portos, em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais.

A fundamentação desse artigo encontra respaldo na Portaria nº 902, de 09 de setembro de 2024, que estabelece diretrizes orientadoras baseadas em princípios essenciais para garantir que o processo de certificação seja estruturado, inclusivo e eficaz. Entre esses princípios destacam-se:

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD255106334600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255106334600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:13:45.427 - CTRAB
EMC 455/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.455/2025

a) Cooperação: O trabalho em rede entre instituições de ensino é indispensável para a sistematização, o compartilhamento e a otimização de conhecimentos relacionados ao processo certificador, promovendo maior integração entre os atores envolvidos;
b) Articulação: Ações conjuntas entre políticas públicas de educação profissional, emprego e renda, além de outras áreas correlatas, ampliam as possibilidades de inserção dos trabalhadores certificados em condições de trabalho digno e qualificado;
c) Diversidade: O respeito às especificidades individuais e coletivas dos trabalhadores e das ocupações laborais é essencial, garantindo que as avaliações sejam diagnósticas e formativas, alinhadas às experiências vividas nos portos;
d) Verticalização: O reconhecimento das competências permite continuidade no itinerário formativo, incentivando a elevação da escolaridade e a progressão profissional dos trabalhadores certificados;
e) Legitimidade e Confiabilidade: A certificação deve ser conduzida com a participação dos atores sociais, assegurando processos transparentes, precisos e idôneos;
f) Reconhecimento e Validade: A certificação, validada nacionalmente, visa à valorização social e legal das competências adquiridas pelos trabalhadores, garantindo ampla aceitação entre empregadores, instituições educacionais e órgãos fiscalizadores.

Adicionalmente, para a execução desse processo, torna-se imprescindível que a instituição responsável pela certificação possua expertise comprovada em processos certificadores, garantindo que a avaliação seja rigorosa, eficaz e alinhada aos parâmetros estabelecidos pela legislação.

Assim, o artigo reflete não apenas um compromisso com o desenvolvimento profissional do trabalhador portuário, mas também com a promoção de um sistema de certificação baseado em equidade, valorização e inclusão.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD255106334600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255106334600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:14:40.773 - CTRAB
EMC 456/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.456/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 126

"Art. 126. .....

§ 2º A *contratação por prazo indeterminado de trabalhadores portuários far-se-á entre os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO e, excepcionalmente, após celebração de negociação coletiva, entre os trabalhadores portuários cadastrados no OGMO.*

§ 3º Comprovada a ausência de interesse dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, poderá haver contratação de trabalhadores externos ao sistema OGMO, sendo obrigatório:

I – negociação coletiva prévia;

II – treinamento prévio pelo OGMO; e
III – intermediação pelo OGMO.
IV
§ 4º A negociação coletiva deverá prever condições de trabalho e benefícios social, além da garantia de renda (conforme Convenção 137 da OIT) aos trabalhadores portuários avulsos que dependem exclusivamente do trabalho portuários e que permanecerem com rodiziários dno OGMO.

§ 5º As contratações referidas nos §§ 2º e 3º deste artigo observarão a média salarial da categoria."

CD255732652600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255732652600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:14:40.773 - CTRAB
EMC 456/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.456/2025

JUSTIFICATIVA

A presente emenda propõe alteração da redação do anteprojeto para constar a redação da ORIENTAÇÃO N. 1 da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONATPA), do Ministério Público do Trabalho (MPT), há anos vigente e que tem muito bem servido para apaziguar os conflitos nas relações de trabalho no porto.

A prioridade nos moldes trazidos pela CONATPA/MPT cumpre sua

função no sentido de trazer os atores sociais para que sejam envolvidos no processo de contratação, observada, assim, uma série de etapas a fim de verificar se há realmente ausência de interessados na contratação a prazo indeterminado dentro dos quadros do

OGMO.

Desta forma, existiria um equilíbrio adequado entre a proteção dos

trabalhadores portuários e as necessidades operacionais dos portos, o que garante a estabilidade no setor.

A substituição da exclusividade pela prioridade sem indicar os meios de

sua efetivação representaria um significativo retrocesso social, prejudicando os direitos fundamentais dos trabalhadores portuários e criando insegurança jurídica.

A presente emenda tem, portanto, a finalidade de trazer uma maior

estabilidade ao setor e prestigiar a negociação coletiva, ao envolver os trabalhadores na *tomada de decisão* sobre a contratação com vínculo.

Via de regra, o trabalhador mais qualificado para ser contratado a prazo

CD255732652600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255732652600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:14:40.773 - CTRAB
EMC 456/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.456/2025

indeterminado é aquele que está presente no porto e qualificado para as atividades portuárias. Não faz sentido, portanto, buscar trabalhador de fora de porto, um *outsider*, para exercer funções dentro do porto. O mais lógico é que os próprios trabalhadores habilitados e treinados que já trabalham no porto possam ter ao menos a prioridade na aquisição deste emprego, mas o texto legal precisa indicar como esta prioridade será exercida.

Não se olvida que, em alguns casos, os próprios trabalhadores não têm

interesse na vinculação, por isso a presente Emenda traz a possibilidade de contratação de trabalhadores de fora do sistema para resolver situações pontuais.

Importante dizer, também, que a oferta de trabalho deve respeitar a média salarial oferecida na modalidade de trabalho avulso, caso contrário estaria havendo uma inibição lógica de atração dos trabalhadores do sistema.

A proposta de substituição contida no anteprojeto - sem indicar os mesmos pelos quais a prioridade seria exercida - introduziria profundas mudanças nas relações de trabalho no setor portuário, precarizando as condições de trabalho e desorganizando os sistemas de gestão da mão de obra avulsa.

Portanto, a presente emenda propõe a substituição do § 2º do art. 126 deste Projeto de Lei pela redação acima proposta, de modo a evitar os riscos e impactos negativos das alterações, indicando os meios pelas quais vigorará o regime de prioridade na contratação de trabalhadores portuários avulsos para a contratação por prazo indeterminado.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD255732652600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255732652600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:16:42.230 - CTRAB
EMC 457/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.457/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe incluir §1º ao Art.124 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir §1º no Art.124, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."

"§1º - O processo de certificação profissional, possui características específicas e constitui um conjunto articulado de ações de natureza educativa descrito a seguir:

I - sistematização de conhecimentos e competências profissionais que possibilite a elaboração do processo de certificação profissional, de itinerário formativo e de elevação de escolaridade;

II - desenvolvimento de metodologias que permitam identificar, avaliar e reconhecer conhecimentos e competências profissionais que habilitem para o exercício profissional ou para a conclusão ou prosseguimento de estudos;

III - atendimento às demandas de certificação profissional correspondentes aos cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especialização técnica e superiores de tecnologia;

IV - estímulo à inclusão socioprodutiva e ao aumento das possibilidades de inserção profissional e de permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho; e

CD256431109900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256431109900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:16:42.230 - CTRAB
EMC 457/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.457/2025

V - articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes para ampliação da oferta de certificações profissionais."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda aditiva do parágrafo e seus incisos no Artigo 124 reafirmam o compromisso com um processo de certificação profissional pautado na sistematização, na inclusão e na valorização dos trabalhadores portuários. A certificação desempenha um papel central no reconhecimento de competências e na promoção da continuidade educacional, contribuindo para o fortalecimento da qualificação profissional e da inserção produtiva. Segue a justificativa para cada inciso:

Inciso I - Sistematização de conhecimentos e competências profissionais: O estabelecimento de um processo que permita a sistematização de conhecimentos e competências profissionais é indispensável para garantir a organização e a consistência na certificação. Esse princípio possibilita a elaboração de itinerários formativos que atendam às demandas específicas dos trabalhadores, promovendo a elevação da escolaridade e a progressão profissional. Essa abordagem favorece uma educação continuada e alinhada às exigências do mundo do trabalho;

Inciso II - Desenvolvimento de metodologias para identificação, avaliação e reconhecimento de competências: A criação de metodologias robustas e inclusivas assegura que os conhecimentos e competências sejam devidamente identificados, avaliados e reconhecidos. Esses processos habilitam os trabalhadores tanto para o exercício profissional quanto para o prosseguimento de estudos, valorizando trajetórias individuais e experiências práticas desenvolvidas nos portos;

Inciso III - Atendimento às demandas de certificação profissional: Ao contemplar os cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especializações técnicas e superiores de tecnologia, o processo de certificação amplia significativamente as opções educacionais e profissionais disponíveis para os trabalhadores portuários. Isso reforça o alinhamento entre a formação oferecida e as necessidades do mercado, promovendo maior empregabilidade;

Inciso IV - Estímulo à inclusão socioprodutiva: O incentivo à inclusão socioprodutiva busca fortalecer as oportunidades de inserção e permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho. A certificação não apenas reconhece formalmente as competências adquiridas, mas também amplia as

CD256431109900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256431109900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:16:42.230 - CTRAB
EMC 457/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.457/2025

possibilidades de atuação profissional em condições de trabalho decente, fomentando a cidadania e o desenvolvimento socioeconômico;

Inciso V - Articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes: A promoção de esforços conjuntos entre instituições e atores envolvidos permite o compartilhamento de boas práticas e a capacitação de docentes, garantindo que a oferta de certificação profissional seja ampliada e qualificada. Essa articulação fortalece a base educacional e favorece o aprimoramento contínuo das ações certificadoras.

Esses incisos reforçam a importância de um sistema de certificação estruturado, que prioriza a equidade, a inclusão e o reconhecimento formal das competências dos trabalhadores portuários, contribuindo para sua valorização e inserção ativa no mercado.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD256431109900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256431109900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:18:36.380 - CTRAB
EMC 458/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.458/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o §2º, do Art.110 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do §2º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

[...]

§2º No caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista será de responsabilidade solidária dos portos públicos, privados, operadores e terminais portuários integrantes do complexo portuário, incluindo o pagamento de multa rescisória equivalente a duzentos por cento (200%) sobre os valores apurados para fins rescisórios do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificar o texto do §2º, visa estabelecer que, no caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista – englobando, inclusive, a multa rescisória de 200% sobre os valores apurados para fins rescisórios do FGTS – seja de responsabilidade solidária dos portos públicos e privados, assim como dos operadores e terminais integrantes do complexo portuário, como forma de inibir a banalização do processo de extinção dos OGMOs.

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD251871144800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251871144800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:18:36.380 - CTRAB
EMC 458/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.458/2025

Ademais, esse dispositivo busca preservar o princípio da igualdade de direitos, conforme consagrado no art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que assegura tratamento isonômico entre os trabalhadores com vínculo empregatício permanente e os trabalhadores avulsos, pois os trabalhadores com vínculo empregatício permanente possuem o direito à multa incidente sobre o valor do FGTS para fins rescisórios quando da extinção da empresa na qual tem vínculo empregatício.

Assim, ao atribuir a responsabilidade de forma solidária às diversas entidades beneficiadas pelo sistema de pool, evita-se que o trabalhador sofra a transferência dos ônus decorrentes do eventual encerramento do OGMO, garantindo a proteção do seu direito à rescisão e à manutenção da dignidade no ambiente laboral.

Em síntese, a emenda modificativa do §2º encontra respaldo na necessidade de se administrar de forma eficiente e integrada a mão de obra no setor portuário, ao mesmo tempo em que se preservam os direitos trabalhistas fundamentais. Essa abordagem não só atende às exigências operacionais do complexo portuário, como também assegura a efetiva proteção jurídica dos trabalhadores, promovendo a justiça social e a igualdade de tratamento entre todas as modalidades de vínculo no trabalho portuário.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD251871144800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251871144800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:20:32.337 - CTRAB
EMC 459/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.459/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o §1º, do Art.110 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do §1º do Art.110, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 110. ...

§1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas demais normas pactuadas em Convenção Coletiva que discipline a gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

JUSTIFICATIVA

A previsão de que o OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas normas pactuadas em Convenção Coletiva tem o propósito de garantir que a gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso seja conduzida de forma democrática e participativa. Em um setor marcado por complexas relações laborais e variáveis demandas operacionais, é fundamental que as regras e procedimentos que regem a prestação de serviços sejam elaborados em conjunto com os trabalhadores, assegurando que suas necessidades e direitos sejam amplamente considerados.

Ao estruturar a base normativa do OGMO por meio de um estatuto próprio e de acordos coletivos, promove-se a transparência e a previsibilidade nas relações de trabalho. Essa abordagem fortalece o diálogo social e equilibra os interesses dos diversos agentes envolvidos, permitindo que os trabalhadores, através de seus representantes, contribuam ativamente na formulação das diretrizes. Dessa forma,

CD257780241400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257780241400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:20:32.337 - CTRAB
EMC 459/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.459/2025

evita-se a imposição de regras unilateralmente determinadas por gestores e operadores, promovendo a equidade e a justiça no ambiente portuário.

Além disso, a pactuação democrática, prevista na Convenção Coletiva, reforça o princípio fundamental da participação e do respeito às condições laborais equilibradas, elementos essenciais para o aprimoramento das relações de trabalho e a valorização dos profissionais envolvidos. Essa participação colabora para o desenvolvimento de soluções que atendam às especificidades do setor, garantindo que os mecanismos de gestão da mão de obra reflitam, de maneira efetiva, os anseios e as condições reais dos trabalhadores portuários avulsos.

.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD257780241400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257780241400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 460/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.460/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao §4º, do art. 104 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"§ 4º Para os fins desta lei, considera-se multifuncionalidade a aptidão do trabalhador portuário, após processo de capacitação e certificação, para exercer múltiplas funções no âmbito das atividades portuárias, incluindo aquelas distintas de sua função de origem."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do § 4º na presente lei, definindo multifuncionalidade como a aptidão do trabalhador portuário para exercer múltiplas funções após processo de capacitação e certificação, é essencial para modernizar e aprimorar as práticas no setor portuário. A justificativa para essa redação é sustentada pelos seguintes pontos:

Reconhecimento da Versatilidade Profissional

Essa definição valoriza e regulamenta a possibilidade de o trabalhador portuário, após treinamento adequado, desempenhar funções variadas, permitindo maior eficiência e adaptabilidade às demandas operacionais dos portos;

CD258808624100

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258808624100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 460/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.460/2025

Garantia de Qualificação e Segurança

Ao vincular a multifuncionalidade à capacitação e certificação, o dispositivo assegura que os trabalhadores estejam devidamente preparados para exercer funções diferentes com competência e segurança, reduzindo riscos operacionais;

Promoção da Competitividade Portuária

A multifuncionalidade fortalece a produtividade no setor portuário ao permitir que os trabalhadores sejam alocados conforme as necessidades específicas das operações, adaptando-se a exigências diversas e promovendo maior agilidade nos processos;

Sustentação Legal de Práticas Modernas

O conceito de multifuncionalidade reflete uma realidade já vivenciada em muitos portos, que buscam otimizar recursos humanos e tecnológicos. Formalizar essa prática na legislação proporciona maior segurança jurídica e padronização das atividades;

Melhoria da Gestão de Recursos Humanos

A multifuncionalidade reduz custos operacionais e melhora a alocação de mão de obra, tornando possível um aproveitamento mais inteligente e eficiente dos profissionais disponíveis.

A redação proposta reforça a importância de capacitar e certificar os trabalhadores portuários, promovendo uma abordagem responsável e moderna que beneficia tanto os trabalhadores quanto as empresas e operadores envolvidos.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD258808624100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258808624100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 461/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.461/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao do art. 105 do Projeto de Lei nº 733/2025:

> *"Art.105 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos ou equipes, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho portuário na forma de avulso ou a vínculo empregatício a prazo indeterminado, serão objeto de negociação coletiva do trabalho entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico dos operadores portuários, nos portos públicos ou privados, mediante Convenção ou Acordo Coletivo do Trabalho."*

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de redação para o artigo 105, que estabelece a negociação coletiva como meio para definir a remuneração, funções, composição dos ternos ou equipes, multifuncionalidade e demais condições do trabalho portuário, representa um avanço fundamental na construção de relações laborais mais democráticas e equilibradas. Essa redação substitui o texto original, que concentra poderes exclusivamente no tomador de serviços, corrigindo uma injustiça que compromete direitos fundamentais dos trabalhadores. A justificativa para a nova redação pode ser apresentada nos seguintes termos:

CD253708018300

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253708018300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 461/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.461/2025

a) Respeito ao Direito Fundamental à Negociação Coletiva

O artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal consagra o direito à negociação coletiva como um dos pilares da democracia nas relações de trabalho. Ele assegura que trabalhadores e empregadores possam discutir, em pé de igualdade, as condições que regem o ambiente laboral. A redação original do artigo 105, ao atribuir unilateralmente decisões ao tomador de serviços, afronta esse direito fundamental e ignora o princípio da igualdade de poder nas deliberações;

b) Equilíbrio e Participação Democrática

A inclusão das entidades representativas dos trabalhadores portuários e do setor econômico no processo de negociação assegura um modelo participativo, no qual as condições laborais refletem os interesses das partes envolvidas. Esse equilíbrio é essencial para evitar imposições arbitrárias e promover a justiça social no setor portuário;

c) Fortalecimento da Representação Sindical

A negociação coletiva valoriza e fortalece o papel dos sindicatos, que representam os trabalhadores e buscam assegurar condições dignas e justas de trabalho. Ao promover o diálogo entre trabalhadores e operadores portuários, a nova redação do artigo 105 garante que os sindicatos desempenhem sua função de proteção e mediação de interesses;

d) Prevenção de Conflitos e Estabilidade no Setor

O estabelecimento de condições laborais através de convenções ou acordos coletivos reduz consideravelmente o risco de conflitos trabalhistas. A redação proposta cria um ambiente mais estável, no qual decisões são tomadas coletivamente, evitando paralisações ou impasses que poderiam prejudicar a produtividade e eficiência do setor;

e) Alinhamento com Práticas Modernas e Internacionais

A negociação coletiva está em consonância com as boas práticas internacionais, como as defendidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). O modelo proposto para o artigo 105 reforça o compromisso do Brasil com princípios de trabalho decente,

CD253708018300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253708018300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 461/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.461/2025

que incluem diálogo social e cooperação como bases para relações laborais saudáveis e produtivas;

f) Promoção da Transparência e Confiança

Ao formalizar a negociação coletiva como instrumento para definir condições laborais, a redação proposta favorece um ambiente de maior transparência, no qual as partes têm clareza sobre seus direitos e responsabilidades. Isso fortalece a confiança mútua entre trabalhadores e empregadores.

Dessa forma, a redação sugerida corrige as lacunas do texto original e promove um modelo democrático, participativo e alinhado aos valores constitucionais, garantindo a dignidade dos trabalhadores portuários e a eficiência do setor como um todo, com um modelo que vem desde 1993 (Art.26, Lei nº 8.630/1993) e repetida na revisão legislativa de 2013 (Art.43, Lei nº 12.815/2013), cabendo ao Poder Legislativo se contrapor energicamente a esse enorme retrocesso social do mundo do trabalho.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD253708018300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253708018300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 462/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.462/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 106 do Projeto de Lei nº 733/2025:

> *"Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador portuário, com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra do complexo portuário ao qual está abrangido, nos termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado firmados com sindicatos representantes de categoria profissional diferenciada de portuários."*

JUSTIFICAÇÃO

A redação do artigo 106, que assegura aos portos privados a liberdade na contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso, desde que respeitados os termos da Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho e realizada por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra, é essencial para garantir um equilíbrio nas relações laborais e evitar práticas prejudiciais à dignidade e aos direitos dos trabalhadores. A justificativa para este dispositivo tem por fundamentos:

a) Prevenção da Concorrência Desleal Baseada na Precarização do Trabalho

CD252306148200

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252306148200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 462/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.462/2025

Ao condicionar a contratação de trabalhadores à observância das normas pactuadas em instrumentos coletivos, o artigo promove uma padronização nas relações de trabalho portuário. Isso impede que portos privados utilizem a flexibilização excessiva ou a precarização das condições laborais como estratégia para obter vantagens competitivas. Dessa forma, preserva-se um ambiente de concorrência saudável e justo entre portos.

b) Respeito às Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho

Os instrumentos normativos coletivos são fruto do diálogo entre trabalhadores e empregadores, representando o equilíbrio entre interesses das partes envolvidas. Garantir que as relações de trabalho sejam regidas por esses documentos fortalece o papel da negociação coletiva e assegura condições dignas e adequadas para os profissionais portuários.

c) Valorização do Órgão Gestor de Mão de Obra

O uso do Órgão Gestor de Mão de Obra como intermediário nas contratações reforça sua importância como entidade reguladora e garante maior transparência e organização nos processos de recrutamento e alocação de mão de obra portuária. Isso beneficia tanto os trabalhadores quanto os empregadores, criando um ambiente mais previsível e confiável.

d) Promoção da Estabilidade nas Relações de Trabalho

Ao estabelecer normas claras e uniformes para a contratação de trabalhadores portuários, o artigo contribui para um ambiente laboral estável, reduzindo conflitos e garantindo o cumprimento das regras pactuadas. Isso beneficia a sustentabilidade das operações portuárias e protege os direitos dos trabalhadores.

e) Alinhamento com Princípios Constitucionais

A proposta está em consonância com os princípios constitucionais de valorização do trabalho e da dignidade da pessoa humana. Além disso, reforça o compromisso com o direito à negociação coletiva, previsto no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, assegurando que trabalhadores e empregadores participem ativamente das decisões sobre as condições laborais.

CD252306148200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252306148200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 462/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.462/2025

f) Fomento ao Desenvolvimento Econômico e Social

Relações de trabalho equilibradas e bem regulamentadas não apenas promovem o bem-estar dos trabalhadores, mas também fortalecem a produtividade e a competitividade dos portos privados. Isso contribui para o desenvolvimento econômico e social do país, alinhando os interesses do setor portuário às práticas sustentáveis.

Em síntese, a presente emenda modificativa do texto do artigo 106 traz, ao contrário da redação proposta pelo PL733/2025, avanços significativos ao setor portuário, garantindo um modelo justo de contratação e protegendo tanto os direitos dos trabalhadores quanto a integridade das operações portuárias.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD252306148200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252306148200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 463/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.463/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao inciso VIII do art. 106 do Projeto de Lei nº 733/2025:

> *"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."*

JUSTIFICAÇÃO

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência

CD254061847800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254061847800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 463/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.463/2025

das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD254061847800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254061847800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 464/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.464/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Inclua-se Parágrafo Único ao art. 51 do Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICAÇÃO

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as

CD256956893000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256956893000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 464/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.464/2025

exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD256956893000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256956893000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 465/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.465/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 124 do Projeto de Lei nº 733/2025:

> *"Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário será realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional - Rede Certifica no âmbito do Ministério da Educação, para o reconhecimento de conhecimentos e de competências profissionais desenvolvidos em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais, constituídos na trajetória de vida e trabalho nos portos."*

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda modificativa do caput do Art.124, estabelece que a certificação profissional do trabalhador portuário deve ser realizada em instituição integrante da Rede Nacional de Certificação Profissional (Rede Certifica), vinculada ao Ministério da Educação, com o propósito de formalizar os conhecimentos e competências adquiridos ao longo da trajetória de vida e trabalho nos portos, em processos de aprendizagem formais, não-formais e informais.

A fundamentação desse artigo encontra respaldo na Portaria nº 902, de 09 de setembro de 2024, que estabelece diretrizes orientadoras baseadas em

CD252643976600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252643976600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 465/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.465/2025

princípios essenciais para garantir que o processo de certificação seja estruturado, inclusivo e eficaz. Entre esses princípios destacam-se:

a) Cooperação: O trabalho em rede entre instituições de ensino é indispensável para a sistematização, o compartilhamento e a otimização de conhecimentos relacionados ao processo certificador, promovendo maior integração entre os atores envolvidos;
b) Articulação: Ações conjuntas entre políticas públicas de educação profissional, emprego e renda, além de outras áreas correlatas, ampliam as possibilidades de inserção dos trabalhadores certificados em condições de trabalho digno e qualificado;
c) Diversidade: O respeito às especificidades individuais e coletivas dos trabalhadores e das ocupações laborais é essencial, garantindo que as avaliações sejam diagnósticas e formativas, alinhadas às experiências vividas nos portos;
d) Verticalização: O reconhecimento das competências permite continuidade no itinerário formativo, incentivando a elevação da escolaridade e a progressão profissional dos trabalhadores certificados;
e) Legitimidade e Confiabilidade: A certificação deve ser conduzida com a participação dos atores sociais, assegurando processos transparentes, precisos e idôneos;
f) Reconhecimento e Validade: A certificação, validada nacionalmente, visa à valorização social e legal das competências adquiridas pelos trabalhadores, garantindo ampla aceitação entre empregadores, instituições educacionais e órgãos fiscalizadores.

Adicionalmente, para a execução desse processo, torna-se imprescindível que a instituição responsável pela certificação possua expertise comprovada em processos certificadores, garantindo que a avaliação seja rigorosa, eficaz e alinhada aos parâmetros estabelecidos pela legislação.

CD252643976600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252643976600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 465/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.465/2025

Assim, o artigo reflete não apenas um compromisso com o desenvolvimento profissional do trabalhador portuário, mas também com a promoção de um sistema de certificação baseado em equidade, valorização e inclusão.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD252643976600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252643976600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 466/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.466/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Inclua-se §1° ao art. 124 do Projeto de Lei nº 733/2025, renumerando o parágrafo único:

"§1º - O processo de certificação profissional, possui características específicas e constitui um conjunto articulado de ações de natureza educativa descrito a seguir:

I - sistematização de conhecimentos e competências profissionais que possibilite a elaboração do processo de certificação profissional, de itinerário formativo e de elevação de escolaridade;

II - desenvolvimento de metodologias que permitam identificar, avaliar e reconhecer conhecimentos e competências profissionais que habilitem para o exercício profissional ou para a conclusão ou prosseguimento de estudos;

III - atendimento às demandas de certificação profissional correspondentes aos cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especialização técnica e superiores de tecnologia;

IV - estímulo à inclusão socioprodutiva e ao aumento das possibilidades de inserção profissional e de permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho; e

V - articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes para ampliação da oferta de certificações profissionais."

CD252008037600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252008037600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 466/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.466/2025

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aditiva do parágrafo e seus incisos no Artigo 124 reafirmam o compromisso com um processo de certificação profissional pautado na sistematização, na inclusão e na valorização dos trabalhadores portuários. A certificação desempenha um papel central no reconhecimento de competências e na promoção da continuidade educacional, contribuindo para o fortalecimento da qualificação profissional e da inserção produtiva. Segue a justificativa para cada inciso:

Inciso I - Sistematização de conhecimentos e competências profissionais: O estabelecimento de um processo que permita a sistematização de conhecimentos e competências profissionais é indispensável para garantir a organização e a consistência na certificação. Esse princípio possibilita a elaboração de itinerários formativos que atendam às demandas específicas dos trabalhadores, promovendo a elevação da escolaridade e a progressão profissional. Essa abordagem favorece uma educação continuada e alinhada às exigências do mundo do trabalho;

Inciso II - Desenvolvimento de metodologias para identificação, avaliação e reconhecimento de competências: A criação de metodologias robustas e inclusivas assegura que os conhecimentos e competências sejam devidamente identificados, avaliados e reconhecidos. Esses processos habilitam os trabalhadores tanto para o exercício profissional quanto para o prosseguimento de estudos, valorizando trajetórias individuais e experiências práticas desenvolvidas nos portos;

Inciso III - Atendimento às demandas de certificação profissional: Ao contemplar os cursos de qualificação profissional, técnicos de nível médio, especializações técnicas e superiores de tecnologia, o processo de certificação amplia significativamente as opções educacionais e profissionais disponíveis

CD252008037600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252008037600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 466/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.466/2025

para os trabalhadores portuários. Isso reforça o alinhamento entre a formação oferecida e as necessidades do mercado, promovendo maior empregabilidade;

Inciso IV - Estímulo à inclusão socioprodutiva: O incentivo à inclusão socioprodutiva busca fortalecer as oportunidades de inserção e permanência dos trabalhadores certificados no mundo do trabalho. A certificação não apenas reconhece formalmente as competências adquiridas, mas também amplia as possibilidades de atuação profissional em condições de trabalho decente, fomentando a cidadania e o desenvolvimento socioeconômico;

Inciso V - Articulação de esforços para compartilhar práticas e capacitar docentes: A promoção de esforços conjuntos entre instituições e atores envolvidos permite o compartilhamento de boas práticas e a capacitação de docentes, garantindo que a oferta de certificação profissional seja ampliada e qualificada. Essa articulação fortalece a base educacional e favorece o aprimoramento contínuo das ações certificadoras.

Esses incisos reforçam a importância de um sistema de certificação estruturado, que prioriza a equidade, a inclusão e o reconhecimento formal das competências dos trabalhadores portuários, contribuindo para sua valorização e inserção ativa no mercado.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD252008037600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252008037600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 467/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.467/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao §2° do art. 110 do Projeto de Lei nº 733/2025:

> *"§2º No caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista será de responsabilidade solidária dos portos públicos, privados, operadores e terminais portuários integrantes do complexo portuário, incluindo o pagamento de multa rescisória equivalente a duzentos por cento (200%) sobre os valores apurados para fins rescisórios do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS."*

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de modificar o texto do §2º, visa estabelecer que, no caso de extinção do OGMO, o passivo trabalhista – englobando, inclusive, a multa rescisória de 200% sobre os valores apurados para fins rescisórios do FGTS – seja de responsabilidade solidária dos portos públicos e privados, assim como dos operadores e terminais integrantes do complexo portuário, como forma de inibir a banalização do processo de extinção dos OGMOs.

Ademais, esse dispositivo busca preservar o princípio da igualdade de direitos, conforme consagrado no art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que assegura tratamento isonômico entre os trabalhadores com vínculo empregatício permanente e

CD259005242600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259005242600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 467/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.467/2025

os trabalhadores avulsos, pois os trabalhadores com vínculo empregatício permanente possuem o direito à multa incidente sobre o valor do FGTS para fins rescisórios quando da extinção da empresa na qual tem vínculo empregatício.

Assim, ao atribuir a responsabilidade de forma solidária às diversas entidades beneficiadas pelo sistema de pool, evita-se que o trabalhador sofra a transferência dos ônus decorrentes do eventual encerramento do OGMO, garantindo a proteção do seu direito à rescisão e à manutenção da dignidade no ambiente laboral.

Em síntese, a emenda modificativa do §2º encontra respaldo na necessidade de se administrar de forma eficiente e integrada a mão de obra no setor portuário, ao mesmo tempo em que se preservam os direitos trabalhistas fundamentais. Essa abordagem não só atende às exigências operacionais do complexo portuário, como também assegura a efetiva proteção jurídica dos trabalhadores, promovendo a justiça social e a igualdade de tratamento entre todas as modalidades de vínculo no trabalho portuário.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD259005242600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259005242600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 468/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.468/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao §1° do art. 110 do Projeto de Lei nº 733/2025:

§1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas demais normas pactuadas em Convenção Coletiva que discipline a gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso."

JUSTIFICAÇÃO

A previsão de que o OGMO reger-se-á por seu estatuto e pelas normas pactuadas em Convenção Coletiva tem o propósito de garantir que a gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso seja conduzida de forma democrática e participativa. Em um setor marcado por complexas relações laborais e variáveis demandas operacionais, é fundamental que as regras e procedimentos que regem a prestação de serviços sejam elaborados em conjunto com os trabalhadores, assegurando que suas necessidades e direitos sejam amplamente considerados.

Ao estruturar a base normativa do OGMO por meio de um estatuto próprio e de acordos coletivos, promove-se a transparência e a previsibilidade nas relações de trabalho. Essa abordagem fortalece o diálogo social e equilibra os interesses dos diversos agentes envolvidos, permitindo que os trabalhadores, através de seus representantes, contribuam ativamente na formulação das diretrizes. Dessa forma,

CD257856586100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257856586100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 468/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.468/2025

evita-se a imposição de regras unilateralmente determinadas por gestores e operadores, promovendo a equidade e a justiça no ambiente portuário.

Além disso, a pactuação democrática, prevista na Convenção Coletiva, reforça o princípio fundamental da participação e do respeito às condições laborais equilibradas, elementos essenciais para o aprimoramento das relações de trabalho e a valorização dos profissionais envolvidos. Essa participação colabora para o desenvolvimento de soluções que atendam às especificidades do setor, garantindo que os mecanismos de gestão da mão de obra reflitam, de maneira efetiva, os anseios e as condições reais dos trabalhadores portuários avulsos.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD257856586100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257856586100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 469/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.469/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao §2° do art. 127 do Projeto de Lei nº 733/2025:

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

JUSTIFICAÇÃO

A inserção do § 2º justifica-se pela necessidade premente de garantir que os profissionais encarregados das atividades portuárias sejam exclusivamente aqueles que comprovem as exigências formativas e técnicas indispensáveis ao desempenho seguro e eficiente dos serviços prestados.

As funções tipicamente portuárias, conforme listadas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013, exigem, por sua própria natureza especial e pelos riscos inerentes à atividade, que apenas trabalhadores com habilitação técnica específica possam exercê-las. Essa realidade é consolidada pela defesa patronal na Ação Trabalhista - Rito Ordinário 1001040-10.2024.5.02.0444, na qual expôs que seus quadros empregatícios contam com profissionais devidamente habilitados por meio de processo específico de qualificação técnica, enfatizando que tais atividades,

CD254846795700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254846795700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:21:34.810 - CTRAB
EMC 469/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.469/2025

imprescindíveis para a segurança e integridade dos processos portuários, não podem ser atribuídas a trabalhadores sem a formação adequada.

Ademais, a decisão na ação declaratória, ao reconhecer que as atividades descritas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013 demandam uma habilitação técnica de nível técnico especializado, reforça a excepcionalidade desses serviços, inclusive, afastando-os da base de cálculo da cota de aprendizagem prevista no art. 429 da CLT.

Essa orientação jurídica confirma a necessidade de se priorizar a contratação de trabalhadores portuários qualificados, assegurando a exclusividade no vínculo empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público, e a prioridade nos processos seletivos nos portos privados.

Portanto, a adequação do texto visa não apenas preservar os altos padrões de qualificação exigidos para a execução das atividades portuárias, mas também resguardar a eficiência operacional dos portos, promovendo um ambiente de trabalho seguro e alinhado às normativas técnicas e legais vigentes.

Essa medida representa um avanço na valorização dos profissionais do setor, garantindo que a mão de obra portuária seja composta por trabalhadores cuja expertise técnica seja reconhecida e indispensável à excelência dos serviços prestados.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD254846795700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254846795700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:22:30.750 - CTRAB
EMC 470/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.470/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §2º do Art.127 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modifica o texto do §2º do Art.127, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

JUSTIFICATIVA

A inserção do § 2º justifica-se pela necessidade premente de garantir que os profissionais encarregados das atividades portuárias sejam exclusivamente aqueles que comprovem as exigências formativas e técnicas indispensáveis ao desempenho seguro e eficiente dos serviços prestados.

As funções tipicamente portuárias, conforme listadas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013, exigem, por sua própria natureza especial e pelos riscos inerentes à atividade, que apenas trabalhadores com habilitação técnica específica possam exercê-las. Essa realidade é consolidada pela defesa patronal na Ação Trabalhista - Rito Ordinário 1001040-10.2024.5.02.0444, na qual expôs que seus quadros empregatícios contam com profissionais devidamente habilitados por meio de processo específico de qualificação técnica, enfatizando que tais atividades, imprescindíveis para a segurança e integridade dos processos portuários, não podem ser atribuídas a trabalhadores sem a formação adequada.

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD252360541400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252360541400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:22:30.750 - CTRAB
EMC 470/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.470/2025

Ademais, a decisão na ação declaratória, ao reconhecer que as atividades descritas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013 demandam uma habilitação técnica de nível técnico especializado, reforça a excepcionalidade desses serviços, inclusive, afastando-os da base de cálculo da cota de aprendizagem prevista no art. 429 da CLT.

Essa orientação jurídica confirma a necessidade de se priorizar a contratação de trabalhadores portuários qualificados, assegurando a exclusividade no vínculo empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público, e a prioridade nos processos seletivos nos portos privados.

Portanto, a adequação do texto visa não apenas preservar os altos padrões de qualificação exigidos para a execução das atividades portuárias, mas também resguardar a eficiência operacional dos portos, promovendo um ambiente de trabalho seguro e alinhado às normativas técnicas e legais vigentes.

Essa medida representa um avanço na valorização dos profissionais do setor, garantindo que a mão de obra portuária seja composta por trabalhadores cuja expertise técnica seja reconhecida e indispensável à excelência dos serviços prestados.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD252360541400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252360541400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:24:42.337 - CTRAB
EMC 471/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.471/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do caput do Art.128 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do caput do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, 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 transferidos às instituições de educação profissional e tecnológica integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e que possuam portos em sua área de influência, conforme plano de trabalho da Entidade Executora (EEX) e no regulamento desta Lei, com a finalidade de oferecer educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades para os trabalhadores nos portos.

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificação do texto do Art. 128 visa construir a necessária sinergia, por meio de instrumento legal, entre as atividades portuárias e a oferta de educação profissional e tecnológica a ser ofertada pelos Institutos Federais. Essa medida incentiva os Institutos Federais, especialmente os localizados em cidades portuárias ou em suas proximidades, a implementarem e manterem cursos técnicos e programas de formação inicial e continuada voltados para o setor portuário.

CD252783574000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252783574000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:24:42.337 - CTRAB
EMC 471/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.471/2025

Ao direcionar os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – conforme previsto no Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969 – para as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, a proposta não só complementa os orçamentos da educação, mas também fomenta a criação de grupos de pesquisa e atividades de extensão que dialoguem diretamente com as demandas do setor.

Esse dispositivo fortalece o papel dos portos como polos de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, contribuindo para transformar os portos em importantes elos na articulação da atividade econômica portuária. Em cada município onde há um porto público ou instalação de uso privado, já se conta com a infraestrutura de um campus de Instituto Federal, conforme demonstrado no Anexo. Contudo, a sinergia entre o porto e a instituição de ensino ainda não se efetivou plenamente.

A consolidação dessa associação, por meio deste dispositivo, alinharia as práticas operacionais do setor portuário com os modernos processos de formação e qualificação, complementando as diretrizes do então FÓRUM PERMANENTE – estabelecido no art. 33, §4º, da Lei nº 12.815/2013 –, que delega aos órgãos gestores a promoção da formação profissional dos trabalhadores portuários e avulsos, com foco nos avanços tecnológicos e na segurança operacional.

Em suma, o Art. 128 promove um ecossistema inovador e autossustentável para a educação profissional e tecnológica no setor portuário, consolidando o uso dos portos não apenas para o transporte de cargas do comércio exterior, mas também como um importante polo de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, capaz de gerar desenvolvimento socioeconômico de forma regional e nacional.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD252783574000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252783574000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

PT/ES

Apresentação: 23/04/2025 16:24:42.337 - CTRAB
EMC 471/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.471/2025

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD252783574000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252783574000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:26:38.357 - CTRAB
EMC 472/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.472/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §1º do Art.128 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do §1º do Art.128, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§1º Os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, correspondentes aos valores previstos no caput deste artigo serão aplicados integralmente, vedado o contingenciamento, por meio de transferências intra-orçamentárias, para o custeio e a implementação da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, pela instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, em âmbito local e/ou regional, conforme plano de trabalho elaborado pela instituição de ensino e aprovado pelo Comitê Gestor da Política de Educação Profissional e Tecnológica local e/ou regional.

JUSTIFICATIVA

A redação do §1º tem como finalidade assegurar que os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo sejam aplicados de maneira eficiente, transparente e direcionada à execução da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos no âmbito local e/ou regional. Essa medida possibilita que as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica recebam a transferência intra-orçamentárias dos valores constantes do caput para custeio e implementação de ações que atendam às demandas específicas de formação e qualificação dos trabalhadores portuários, de forma efetiva em âmbito local e/ou regional.

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD253018663000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253018663000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:26:38.357 - CTRAB
EMC 472/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.472/2025

Ao vincular a aplicação de recursos à elaboração de plano de trabalho específico pela instituição de ensino, e aprovação pelo Comitê Gestor da Política local e/ou regional, a norma fomenta a integração entre as necessidades regionais e os objetivos nacionais de qualificação profissional. Esse mecanismo garante que as ações de educação profissional e tecnológica estejam alinhadas aos desafios e oportunidades do setor portuário e que o uso dos recursos seja pautado em critérios de planejamento estratégico e *accountability,* promovendo a sinergia entre as políticas de ensino, pesquisa e extensão.

Dessa forma, a previsão legal do §1º reforça o compromisso do legislador em incentivar a criação de um ecossistema de educação profissional e tecnológica robusto e interligado, capaz de contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das regiões portuárias, fortalecendo a competitividade e a segurança das operações no setor.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD253018663000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253018663000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:28:20.160 - CTRAB
EMC 473/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.473/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva ao §1º, *do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Inclua-se inciso IV, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

JUSTIFICATIVA

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Também se tem informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD252292574800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252292574800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:28:20.160 - CTRAB
EMC 473/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.473/2025

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 252 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5252/3252 | dep.jackrocha@camara.leg.br

CD252292574800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252292574800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 474/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.474/2025

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 128 do Projeto de Lei nº 733/2025:

> *"Art. 128. Os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, nos termos do Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, 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 transferidos às instituições de educação profissional e tecnológica integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e que possuam portos em sua área de influência, conforme plano de trabalho da Entidade Executora (EEX) e no regulamento desta Lei, com a finalidade de oferecer educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades para os trabalhadores nos portos."*

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de modificação do texto do Art. 128 visa construir a necessária sinergia, por meio de instrumento legal, entre as atividades portuárias e a oferta de educação profissional e tecnológica a ser ofertada pelos Institutos Federais. Essa medida incentiva os Institutos Federais, especialmente os localizados em cidades portuárias ou em suas proximidades, a implementarem e manterem cursos técnicos e programas de formação inicial e continuada voltados para o setor portuário.

CD255064342500

Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Telefone: (61) 3215-5427

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255064342500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 474/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.474/2025

Ao direcionar os recursos arrecadados pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – conforme previsto no Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969 – para as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, a proposta não só complementa os orçamentos da educação, mas também fomenta a criação de grupos de pesquisa e atividades de extensão que dialoguem diretamente com as demandas do setor.

Esse dispositivo fortalece o papel dos portos como polos de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, contribuindo para transformar os portos em importantes elos na articulação da atividade econômica portuária. Em cada município onde há um porto público ou instalação de uso privado, já se conta com a infraestrutura de um campus de Instituto Federal, conforme demonstrado no Anexo. Contudo, a sinergia entre o porto e a instituição de ensino ainda não se efetivou plenamente.

A consolidação dessa associação, por meio deste dispositivo, alinharia as práticas operacionais do setor portuário com os modernos processos de formação e qualificação, complementando as diretrizes do então FÓRUM PERMANENTE – estabelecido no art. 33, §4º, da Lei nº 12.815/2013 –, que delega aos órgãos gestores a promoção da formação profissional dos trabalhadores portuários e avulsos, com foco nos avanços tecnológicos e na segurança operacional.

Em suma, o Art. 128 promove um ecossistema inovador e autossustentável para a educação profissional e tecnológica no setor portuário, consolidando o uso dos portos não apenas para o transporte de cargas do comércio exterior, mas também como um importante polo de integração entre o ensino, a pesquisa e a extensão, capaz de gerar desenvolvimento socioeconômico de forma regional e nacional.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD255064342500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255064342500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 475/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.475/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Dê-se a seguinte redação ao §1° do art. 128 do Projeto de Lei nº 733/2025:

> *"§1º Os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, correspondentes aos valores previstos no caput deste artigo serão aplicados integralmente, vedado o contingenciamento, por meio de transferências intra-orçamentárias, para o custeio e a implementação da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, pela instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, em âmbito local e/ou regional, conforme plano de trabalho elaborado pela instituição de ensino e aprovado pelo Comitê Gestor da Política de Educação Profissional e Tecnológica local e/ou regional."*

JUSTIFICAÇÃO

A redação do §1º tem como finalidade assegurar que os recursos oriundos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo sejam aplicados de maneira eficiente, transparente e direcionada à execução da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos no âmbito local e/ou regional. Essa medida possibilita que as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica recebam a transferência intra-orçamentárias dos valores constantes do caput para custeio e implementação de

CD252046329400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252046329400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 475/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.475/2025

ações que atendam às demandas específicas de formação e qualificação dos trabalhadores portuários, de forma efetiva em âmbito local e/ou regional.

Ao vincular a aplicação de recursos à elaboração de plano de trabalho específico pela instituição de ensino, e aprovação pelo Comitê Gestor da Política local e/ou regional, a norma fomenta a integração entre as necessidades regionais e os objetivos nacionais de qualificação profissional. Esse mecanismo garante que as ações de educação profissional e tecnológica estejam alinhadas aos desafios e oportunidades do setor portuário e que o uso dos recursos seja pautado em critérios de planejamento estratégico e *accountability,* promovendo a sinergia entre as políticas de ensino, pesquisa e extensão.

Dessa forma, a previsão legal do §1º reforça o compromisso do legislador em incentivar a criação de um ecossistema de educação profissional e tecnológica robusto e interligado, capaz de contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das regiões portuárias, fortalecendo a competitividade e a segurança das operações no setor.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD252046329400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252046329400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 476/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.476/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Inclua-se o inciso IV ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"IV- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;"

JUSTIFICAÇÃO

Os consertadores realizam o serviço de escoramento devido a forma das cargas não serem padronizados e não adaptáveis ao container. No porão e convés devem ser fixadas sendo necessária a intervenção dos consertadores com serviços de madeira ou outro material que se tornam úteis no objetivo, e assim a embarcação segue viajem preparada para enfrentar as dificuldades que o mar oferece. Isto é feito por exigência da tripulação e seguradora. Na celulose, por exemplo, os atados e fardos são escorados nos porões por meio de balões de borracha (air bags) via ar comprimido executado com mangueiras de ar fornecidas pela embarcação, trabalho antes

CD259871952500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259871952500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 476/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.476/2025

feito com madeira e substituída pelo sistema atual devido ao custo da madeira e sua praticidade. Resumindo, atividade do consertador prevalece e prevalecerá mesmo com as supostas modernizações isto porque enquanto houver cargas com formas quadradas, retangulares ou redondas a serem estivadas nos porões que não seguem o mesmo padrão a peação via cabos e escoramento por qualquer forma se fara necessário.

Também se tem informação de ingresso recente para o sistema, através de concurso público, de consertadores em Santos, o que também demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD259871952500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259871952500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 477/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.477/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Inclua-se o inciso V ao §1° do art. 104 do Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;"

JUSTIFICAÇÃO

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

CD254961398500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254961398500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 477/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.477/2025

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD254961398500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254961398500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 478/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.478/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Inclua-se, onde couber, Art. ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

Art. XX É dispensável a intervenção de operadores portuários em 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

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

III - relativas à movimentação de:

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

CD257205933200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257205933200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 478/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.478/2025

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

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

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

JUSTIFICAÇÃO

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário, exceto se essa movimentação for realizada por outra empresa interessada valendo-se de trabalho avulso.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD257205933200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257205933200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 479/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.479/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Inclua-se, onde couber, Art. ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. XX. A inscrição no OGMO, do trabalhador portuário avulso, extingue-se, por qualquer uma das seguintes possibilidades:

I. *por cancelamento resultante de descumprimento de normas de procedimento, disciplinares e de assiduidade ou por indisponibilização para a escalação ao trabalho avulso por prazo superior a noventa dias, ininterruptos e injustificados, sem qualquer indenização, garantido o direito de defesa;*

II. *por cancelamento sem justa causa a qualquer momento, mediante notificação de 30 (trinta) dias e pagamento de indenização no valor equivalente a 70% (setenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios;*

III. *por idade máxima de 70 (setenta) anos, com o pagamento de indenização no valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios; ou*

IV. *por morte;"*

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários avulsos com idade a partir de 60 (sessenta) anos, ou quando completarem essa idade, e com registro válido em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua

CD255201841300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255201841300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 479/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.479/2025

inscrição, de forma irrevogável, mediante a indenização prevista no inciso II deste artigo.

JUSTIFICAÇÃO

A inserção deste Artigo justifica-se pela imperiosa necessidade de assegurar a contínua renovação dos quadros de trabalhadores avulso junto ao OGMO.

Com isto, haverá a possibilidade de se fazer um enxugamento dos quadros para manter no sistema os trabalhadores que efetivamente desejam se dedicar ao trabalho portuário, inclusive se habilitando e se atualizando profissionalmente para essa relevante atividade.

Com a indenização aos TPAs mais idoso também será garantido um afastamento desses trabalhadores com uma garantia financeira para seu sustento e o de sua família.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD255201841300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255201841300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 480/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.480/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Incluam-se o inciso XXXVI ao Art. 13 e os Arts. 13-A, 13-B, 13-C, 13-D e 13-E ao Projeto de Lei nº 733/2025, com a seguinte redação:

"Art. 13. .....

XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, com a finalidade de prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto.

Art. 13-A. Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – Guarda Portuária: estrutura organizacional da autoridade portuária, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade, observadas as competências das autoridades marítima, aduaneira e de polícia marítima;

II – Guarda Portuário: agente público concursado para o cargo específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III – Atividades de Segurança Portuária: conjunto de ações e procedimentos para preservar a integridade das pessoas, bens e

CD252430900900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252430900900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 480/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.480/2025

operações portuárias, incluindo prevenção e coibição de infrações penais e administrativas;

IV – Atividades de vigilância: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvadas as competências de outros órgãos.”

“Art. 13-B.*Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I – Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no, art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI - Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública, sempre que requisitado;

VII - promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

CD252430900900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252430900900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 480/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.480/2025

VIII – participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Antaq e demais Autoridades Intervenientes.

*§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo ao cumprimento das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

“Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º - As atividades de vigilância estão sujeitas à supervisão da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003”.

CD252430900900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252430900900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 480/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.480/2025

"Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, sob supervisão, controle e orientação da Diretoria Executiva da Autoridade Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos e entidades integrantes do sistema portuário; e

III – fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, participação nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP."

"Art. 13-E. Compete à Autoridade Portuária estruturar a Guarda Portuária, responsável por exercer as atividades de segurança portuária e exercer e/ou supervisionar as atividades de vigilância, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima.

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos,

CD252430900900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252430900900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 480/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.480/2025

mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em conformidade com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, com os vários escalões da sua hierarquia interna;

III - A manutenção de unidade de segurança e inteligência;”

JUSTIFICAÇÃO

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

CD252430900900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252430900900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 480/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.480/2025

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o "CORTÉX" e o "INFOSEG", cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

Desenvolve a Guarda Portuária papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa

CD252430900900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252430900900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:29:50.303 - CTRAB
EMC 480/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.480/2025

estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala das Comissões, 23 de abril de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD252430900900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252430900900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 23/04/2025 16:30:06.633 - CTRAB
EMC 481/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.481/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva ao §1º, *do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Inclua-se inciso V, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;"

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD255600027500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255600027500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:31:30.780 - CTRAB
EMC 482/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.482/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva ao §1º, *do Art.104 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Inclua-se inciso V, §1º, ao Art.104, com a seguinte redação:

"V - Vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;"

Os vigias portuários, são tradicionalmente incluídos como atividade portuária e a sua exclusão para direcionar a responsabilidade da utilização dessa mão de obra ao armador, não pode ocorrer sem que venha acompanhada de uma nova regulação. A simples exclusão coloca parcela expressiva de trabalhadores no limbo.

Recentemente houve o ingresso Vigias de Embarcação no Porto de Paranaguá, por meio de concurso público, o que demonstra a necessidade dessa mão de obra.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD255376997800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255376997800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:33:01.860 - CTRAB
EMC 483/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.483/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva onde couber ao PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se Art, XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX É dispensável a intervenção de operadores portuários em 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

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

III - relativas à movimentação de:

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

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

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

CD253651656500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253651656500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:33:01.860 - CTRAB
EMC 483/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.483/2025

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

JUSTIFICATIVA

A exceção deve ser endereçada ao operador portuário. Se o operador portuário estiver dispensado de realizar a movimentação, consequentemente, não haverá necessidade da utilização de trabalhador portuário, exceto se essa movimentação for realizada por outra empresa interessada valendo-se de trabalho avuso.

Ao revés, caso seja necessário a intervenção do operador portuário, a movimentação da carga deve ocorrer por trabalhadores portuários.

A justificativa acima está contemplada na atual redação da Lei dos Portos (art. 28 da Lei 12.815/2013), não existindo justificativa técnica ou jurídica para que a tal dispensabilidade seja modificada para os trabalhadores que, mesmo quando seus tomadores estivessem executando suas atividades, deixariam de ser requisitados para que a movimentação fosse executada por outros trabalhadores.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD253651656500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253651656500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:34:26.803 - CTRAB
EMC 484/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.484/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Propõe emenda aditiva onde couber ao PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se Art, XX, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. XX. A inscrição no OGMO, do trabalhador portuário avulso, extingue-se, por qualquer uma das seguintes possibilidades:

I. por cancelamento resultante de descumprimento de normas de procedimento, disciplinares e de assiduidade ou por indisponibilização para a escalação ao trabalho avulso por prazo superior a noventa dias, ininterruptos e injustificados, sem qualquer indenização, garantido o direito de defesa;
II. por cancelamento sem justa causa a qualquer momento, mediante notificação de 30 (trinta) dias e pagamento de indenização no valor equivalente a 70% (setenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios;
III. por idade máxima de 70 (setenta) anos, com o pagamento de indenização no valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo dos depósitos do FGTS, para fins rescisórios; ou
IV. por morte;"

Parágrafo único. Os trabalhadores portuários avulsos com idade a partir de 60 (sessenta) anos, ou quando completarem essa idade, e com registro válido em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante a indenização prevista no inciso II deste artigo.

JUSTIFICATIVA

CD253937324700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253937324700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:34:26.803 - CTRAB
EMC 484/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.484/2025

A inserção deste Artigo justifica-se pela imperiosa necessidade de assegurar a contínua renovação dos quadros de trabalhadores avulso junto ao OGMO.

Com isto, haverá a possibilidade de se fazer um enxugamento dos quadros para manter no sistema os trabalhadores que efetivamente desejam se dedicar ao trabalho portuário, inclusive se habilitando e se atualizando profissionalmente para essa relevante atividade.

Com a indenização aos TPAs mais idoso também será garantido um afastamento desses trabalhadores com uma garantia financeira para seu sustento e o de sua família.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD253937324700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253937324700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:35:54.167 - CTRAB
EMC 485/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.485/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Acrescente-se os artigos 13-A, 13-B, 13-C, 13-D e 13-E ao Título II, Capítulo III para dispor sobre a Guarda Portuária

Art. 13-A. Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – **Guarda Portuária**: estrutura organizacional da autoridade portuária, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade, observadas as competências das autoridades marítima, aduaneira e de polícia marítima;

II – **Guarda Portuário**: agente público concursado para o cargo específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III – **Atividades de Segurança Portuária:** conjunto de ações e procedimentos para preservar a integridade das pessoas, bens e operações portuárias, incluindo prevenção e coibição de infrações penais e administrativas;

IV – **Atividades de vigilância**: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvadas as competências de outros órgãos.”

“**Art. 13-B**.*Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I – Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

CD256525505100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256525505100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:35:54.167 - CTRAB
EMC 485/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.485/2025

II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no, art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI - Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública, sempre que requisitado;

VII - promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Antaq e demais Autoridades Intervenientes.

CD256525505100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256525505100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:35:54.167 - CTRAB
EMC 485/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.485/2025

*§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo ao cumprimento das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

"Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º - As atividades de vigilância estão sujeitas à supervisão da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003".

"Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, sob supervisão, controle e orientação da Diretoria Executiva da Autoridade Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos e entidades integrantes do sistema portuário; e

III – fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, participação nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP."

CD256525505100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256525505100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:35:54.167 - CTRAB
EMC 485/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.485/2025

"Art. 13-E. Compete à Autoridade Portuária estruturar a Guarda Portuária, responsável por exercer as atividades de segurança portuária e exercer e/ou supervisionar as atividades de vigilância, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, e de polícia marítima.

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em conformidade com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, com os vários escalões da sua hierarquia interna;

III - A manutenção de unidade de segurança e inteligência;"

Acrescenta-se o inciso XXXVI ao Art. 13, com a seguinte redação:

"XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo

CD256525505100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256525505100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:35:54.167 - CTRAB
EMC 485/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.485/2025

por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, com a finalidade de prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto.

JUSTIFICATIVA

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o “CORTÉX” e o “INFOSEG”, cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

Desenvolve a Guarda Portuária papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a

CD256525505100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256525505100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:35:54.167 - CTRAB
EMC 485/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.485/2025

padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputada Jack Rocha
PT/ES

CD256525505100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256525505100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 16:40:10.163 - CTRAB
EMC 486/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.486/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI 733/2025
(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.

Emenda n°

Acrescente-se os seguintes incisos I a III ao art. 105 do Projeto de Lei 733/2025:

"I - É assegurada uma garantia renda anual para os trabalhadores portuários avulsos com inscrição válida no órgão de gestão de mão de obra, cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho e que cumpram regularmente suas obrigações profissionais inclusive as regras de assiduidade em vigor em cada porto, conforme regulamento.

§ 1º A garantia de renda anual será equivalente ao valor da média do ano civil imediatamente anterior da respectiva categoria em cada porto.

§ 2º Essa complementação será feita mensalmente e o valor a ser observado para tanto será equivalente a um doze avo do valor da média do ano civil imediatamente anterior.

CD253188277700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253188277700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 16:40:10.163 - CTRAB
EMC 486/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.486/2025

§ 3º Além dos pré-requisitos previstos no presente artigo, somente fará jus a garantia da renda mínima, o trabalhador avulso que:

a - estiver apto para o trabalho portuário como avulso em no mínimo 80% dos dias do mês de apuração;

b - se disponibilizar para o trabalho no sistema de escalação em no mínimo, oitenta por cento das chamadas realizadas pelo respectivo órgão de gestão de mão de obra;

c - prestar os seus serviços nas escalações, inclusive compulsoriamente definidas pelo OGMO, no mínimo, a oitenta por cento dos turnos de trabalho para os quais tenha se habilitado no sistema de escalação do respectivo órgão gestor.

§ 4º Compete ao OGMO a apuração e comprovação dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º.

§ 5º O trabalhador que descumprir os requisitos de que tratam os incisos I, II e III do parágrafo 3º, por três meses consecutivos ou cinco meses alternados, fica excluído do programa de complementação de renda previsto neste capítulo.

II– Os trabalhadores portuários avulsos com 25 anos de inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulsos, na data de vigência da presente lei,

CD253188277700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253188277700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 16:40:10.163 - CTRAB
EMC 486/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.486/2025

poderão requerer o cancelamento de sua inscrição, de forma irrevogável, mediante uma indenização equivalente a 70% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, observado o valor mínimo de R$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

III – Os trabalhadores portuários avulsos com 70 a nos de idade e com inscrição válida em OGMO e aptos para a escalação de trabalho como avulso, na data de vigência da presente lei, terão sua inscrição cancelada em OGMO, mediante uma indenização equivalente a 40% do valor do FGTS, previsto para fins rescisórios, ficando garantido um prazo de até 5 (cinco) anos para o TPA em atividade com idade superior a 70 anos;

IV - Aos trabalhadores portuários será garantido a participação nos lucros e resultados (PLR) das empresas tomadoras de serviço, conforme os preceitos da legislação vigente, como forma de incentivar o estímulo à produção e a dignidade no exercício das suas atividades.”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa garantir uma transição justa e digna para os trabalhadores portuários que venham a ser afetados por eventuais extinções de categorias ou alterações profundas em suas condições de trabalho. Os direitos fundamentais dos trabalhadores, garantidos pela Constituição Federal, especialmente no art. 7° e art. 8°, bem como nas Convenções Internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), proíbem a extinção de categorias profissionais sem a devida

CD253188277700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253188277700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 16:40:10.163 - CTRAB
EMC 486/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.486/2025

mediação dos impactos econômicos e sociais, além da adoção de medidas compensatórias.

A Convenção n° 87 da OIT, sobre liberdade sindical e proteção do direito de sindicalização, e a Convenção n° 158, que trata da cessação da relação de trabalho, asseguram o direito à proteção contra demissões arbitrárias e impõem a necessidade de consultas com os trabalhadores para discutir soluções quando há mudanças estruturais no mercado de trabalho.

Além disso, o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) aqui proposto, baseado nas melhores práticas de negociação coletiva e na experiência de setores industriais e de serviços, oferece uma opção digna e justa para aqueles trabalhadores que desejam se desligar voluntariamente do trabalho portuário após 30 anos de serviços prestados, garantindo uma compensação financeira adequada.

A proposta de participação nos lucros e resultados das empresas tomadoras de serviços tem como objetivo valorizar o trabalho portuário e incentivar o aumento da produtividade de maneira alinhada aos interesses econômicos do setor.

A emenda se harmoniza, ainda, com princípios fundamentais estabelecidos nas Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Organização das Nações Unidas (ONU) e na Constituição Federal do Brasil, refletindo a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhecendo a função social da atividade econômica e incorporando experiências internacionais bem-sucedidas na proteção dos direitos dos trabalhadores.

A Convenção n° 168 da OIT sobre a Promoção do Emprego e Proteção contra o Desemprego (1988) enfatiza a necessidade de proteger os trabalhadores afetados por mudanças estruturais no mercado de trabalho. Ela incentiva os Estados membros a fornecerem

CD253188277700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253188277700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 16:40:10.163 - CTRAB
EMC 486/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.486/2025

benefícios adequados aos desempregados, garantindo-lhes uma renda mínima durante a transição para novos empregos.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos (ONU), em seu artigo 23, afirma que "toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego". A garantia de renda assegura que os trabalhadores não fiquem desamparados diante da extinção de suas categorias profissionais.

A *Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho estabelece no seu Artigo 2*, item *2 que: "Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do País ou do porto de que se tratar".*

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, estabelece como direito dos trabalhadores a assistência aos desempregados. Além disso, o princípio da dignidade da pessoa humana (Art. 1°, III) reforça a obrigação do Estado em proteger os cidadãos em situações de vulnerabilidade econômica.

A proposta de emenda que estabelece o Plano de Desligamento Voluntário (PDV) para trabalhadores com no mínimo 30 anos de serviço (Art. 88, II), por seu turno, se alinha com o disposto na Recomendação n° 166 da OIT sobre a Rescisão do Contrato de Trabalho (1982) que sugere que medidas sejam tomadas para mitigar os efeitos da rescisão, incluindo programas de aposentadoria antecipada e compensações financeiras adequadas, sendo que o PDV respeita a autonomia do trabalhador ao permitir que ele opte pelo desligamento em condições favoráveis.

O PDV reconhece, ainda, a contribuição dos trabalhadores veteranos e proporciona uma transição digna para a aposentadoria,

CD253188277700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253188277700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 16:40:10.163 - CTRAB
EMC 486/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.486/2025

refletindo o compromisso social das empresas e do Estado com aqueles que dedicaram grande parte de suas vidas ao trabalho portuário.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a Alemanha e o Japão utilizam PDVs como ferramentas eficazes para reestruturar setores industriais, oferecendo pacotes generosos que reconhecem a dedicação dos trabalhadores e facilitam a transição para a aposentadoria ou novas oportunidades.

No que pertine à Participação nos Lucros e Resultados (PLR) para trabalhadores portuários, proposto na emenda como o inciso III do art., observamos que tal proposta se alinha com a Orientação da OIT contida na Convenção n° 131 sobre Fixação de Salários Mínimos (1970), a qual enfatiza a necessidade de garantir remuneração justa e equitativa aos trabalhadores. A participação nos lucros e resultados é uma forma de reconhecer o esforço coletivo e promover a justiça salarial.

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 7°, inciso XI, assegura a participação dos trabalhadores nos lucros ou resultados, desvinculados da remuneração, reforçando o direito à distribuição equitativa dos frutos do trabalho.

A PLR estimula a produtividade e o comprometimento, fortalecendo a relação entre empregadores e empregados. Além disso, promove a dignidade no exercício das atividades laborais, ao reconhecer e recompensar a contribuição dos trabalhadores para o sucesso empresarial.

Ao olharmos para a experiência internacional, temos que países como a França e o Canadá, a participação nos lucros é prática comum e regulamentada, promovendo engajamento e alinhamento de interesses entre empregados e empregadores.

A presente emenda está ainda em sintonia com a prática adotada nos portos que são considerados como referência em operações portuárias em âmbito internacional. O modelo sugerido nesta emenda vem

CD253188277700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253188277700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 16:40:10.163 - CTRAB
EMC 486/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.486/2025

sendo aplicado nos portos da Costa Leste e Costa Oeste dos Estados Unidos desde 1.932.

A emenda proposta, com isso, reforça o princípio da dignidade da pessoa humana, central na Constituição Federal (Art. 1°, III), e reconhece o trabalho como fundamento da ordem social e econômica (Art. 170). Ao garantir renda, oferecer planos de desligamento justos e promover a participação nos lucros, a lei valoriza o trabalhador não apenas como força produtiva, mas como cidadão digno de proteção e reconhecimento.

A Constituição estabelece, ainda, que a atividade econômica deve cumprir sua função social (Art. 5°, XXIII; Art. 170). Isso implica em responsabilidades para com os trabalhadores e a sociedade em geral. As medidas propostas asseguram que o desenvolvimento econômico não ocorra em detrimento dos direitos trabalhistas, mas sim em harmonia com a justiça social e o bem-estar coletivo.

Novamente olhando para o cenário internacional, temos que diversos países adotam políticas similares para proteger trabalhadores em setores em transformação. A União Europeia, por exemplo, possui diretrizes para apoiar trabalhadores afetados por reestruturações, enfatizando a importância de medidas como compensações financeiras, requalificação profissional e participação nos lucros para garantir transições justas e sustentáveis.

Os fundamentos apresentados demonstram que o texto legal proposto está em consonância com as Convenções da OIT, os princípios da ONU e os preceitos da Constituição Federal do Brasil. Ele promove a valorização do ser humano e do trabalhador, reconhece a função social da atividade econômica e incorpora práticas internacionais eficazes na proteção dos direitos laborais. Assim, as medidas propostas não apenas atendem aos requisitos legais e constitucionais, mas também reforçam o compromisso com a justiça social e o desenvolvimento humano.

CD253188277700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253188277700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 16:40:10.163 - CTRAB
EMC 486/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.486/2025

Por fim, ao estabelecer uma garantia de renda temporária para os trabalhadores de categorias extintas, até que sejam reabsorvidos no mercado de trabalho, estamos assegurando um princípio fundamental de segurança econômica e dignidade no emprego, alinhados aos princípios constitucionais de proteção ao trabalho e à dignidade da pessoa humana.

Desta forma, a emenda proposta não apenas preserva os direitos dos trabalhadores afetados, mas também incentiva o diálogo social e a busca por soluções que respeitem os direitos fundamentais e promovam uma transição justa para todos os envolvidos.

Sala das Comissões em, de abril de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD253188277700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253188277700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 23/04/2025 18:25:27.173 - CTRA
EMC 487/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.487/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o texto dos incisos XII e XXI do Art.109, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar os incisos XII e XXI, substituindo a expressão "... 120 (cento e vinte) ..." no inciso XII e suprimindo a menção aos artigos 396 e 400 da CLT) e que passam a vigorar com a seguinte redação:

"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:

[...]

XII – licença-maternidade com a duração mínima de 180 (cento e oitenta) dias;

[...]

XXI – as disposições previstas nos arts. 373-A, 390, 392, 392-A, 394, 394-A, 395 da Consolidação das Leis do Trabalho.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Os artigos 396 e 400 dispõem acerca do direito da trabalhadora lactante à amamentação no local de trabalho até os primeiros 6 (seis) meses de vida de seu filho. No entanto, o ambiente portuário é sabidamente incompatível com a presença de crianças, tornando impraticável a aplicação dos artigos 396 e 400 da CLT, transcritos a seguir.

Art. 396. Para amamentar seu filho, inclusive se advindo de adoção, até que este complete 6 (seis) meses de idade, a mulher

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256051255800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 18:25:27.173 - CTRA
EMC 487/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.487/2025

terá direito, durante a jornada de trabalho, a 2 (dois) descansos especiais de meia hora cada um.

Art. 400 - Os locais destinados à guarda dos filhos das operárias durante o período da amamentação deverão possuir, no mínimo, um berçário, uma saleta de amamentação, uma cozinha dietética e uma instalação sanitária.

Considerando as peculiaridades do ambiente portuário, que por sua própria natureza não comporta a presença de crianças, a presente emenda modificativa propõe adaptações essenciais para a proteção das trabalhadoras e de seus filhos. Constatou-se que os dispositivos constantes dos arts. 396 e 400 da Consolidação das Leis do Trabalho – os quais garantem pausas especiais para amamentação e estabelecem a obrigatoriedade de infraestrutura (berçário, saleta para amamentação, cozinha dietética e instalação sanitária) – não se aplicam de forma prática no setor portuário, comprometendo a efetividade da proteção à maternidade prevista originalmente. Assim, a supressão da menção a esses dispositivos justifica-se diante da inviabilidade operacional e dos riscos potencialmente gerados pela presença de menores em um ambiente de alta periculosidade.

Ademais, a alteração do prazo da licença-maternidade de 120 (cento e vinte) para 180 (cento e oitenta) dias – ou seja, de 4 para 6 meses – objetiva assegurar que a trabalhadora portuária usufrua de um período condizente com as necessidades do seu bem-estar e com o desenvolvimento saudável do bebê. A ampliação do prazo visa resguardar o direito fundamental à proteção à maternidade, permitindo que a trabalhadora permaneça afastada de suas atividades em um ambiente que não oferece condições apropriadas para a amamentação adequada e segura. Essa medida, portanto, amplia a garantia dos direitos previstos na Constituição e em tratados internacionais de direitos humanos autoexecutáveis, promovendo a saúde e a integridade tanto da mãe quanto do filho.

Dessa forma, a reconfiguração dos dispositivos na negociação coletiva do setor portuário – mediante a ampliação da licença-maternidade e a exclusão dos artigos 396 e 400 da CLT – representa uma resposta adequada à realidade operacional do setor, ao mesmo tempo em que fortalece o compromisso com a proteção integral dos direitos das trabalhadoras. Essa medida adaptativa assegura condições dignas e seguras de trabalho, harmonizando a legislação com as exigências e desafios específicos do ambiente portuário.

Sala das Sessões, de de

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256051255800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

2025

Jack Rocha
PT/ES

Apresentação: 23/04/2025 18:25:27.173 - CTRA
EMC 487/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.487/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256051255800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 18:27:18.053 - CTRA
EMC 488/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.488/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o texto do incisos XVIII do Art.49, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o inciso XVIII do Art.49 que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 48 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:

[...]

XVIII - à certificação em relação ao comprometimento com práticas sustentáveis de responsabilidade social e responsáveis em relação ao meio ambiente, segurança, saúde e segurança no trabalho e boas práticas de governança corporativa;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação proposta ao inciso XVIII do Art. 49 visa aprofundar o compromisso dos contratos de concessão com a promoção de práticas sustentáveis e de responsabilidade social que incluam, de maneira efetiva, a defesa dos direitos fundamentais dos trabalhadores, com ênfase especial na proteção do direito à maternidade.

Ao exigir a certificação que comprove o comprometimento com ações voltadas ao meio ambiente, à segurança, à saúde e à promoção de boas práticas de governança corporativa, como por exemplo o alinhamento com padrões internacionais que orientam a adoção de sistemas de gestão integrados, como a norma ISO 45001, que estabelece os requisitos para um Sistema de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho (SGSST), e a norma da série NBR ISO 26001. o dispositivo reforça, em especial, a necessidade de um ambiente de trabalho que respeite e valorize a dignidade das trabalhadoras, especialmente no que se refere à maternidade.

esse contexto, a modificação não apenas reafirma a importância das ráticas sustentáveis do ponto de vista ambiental e corporativo, mas

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255538277700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

também amplia seu escopo para incluir a criação de condições laborais protetivas. Essa abordagem integradora reconhece que a promoção da responsabilidade social deve abarcar todos

Apresentação: 23/04/2025 18:27:18.053 - CTRA
EMC 488/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.488/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255538277700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 18:27:18.053 - CTRA
EMC 488/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.488/2025

os aspectos do ambiente de trabalho, garantindo, entre outras medidas, a oferta de infraestrutura adequada para a proteção da maternidade como, por exemplo, a construção de locais destinados à guarda dos filhos das trabalhadoras durante o período da amamentação que deverão possuir, no mínimo, um berçário, uma saleta de amamentação, uma cozinha dietética e uma instalação sanitária segregados da área de risco.

Essa infraestrutura é essencial para proporcionar condições seguras e favoráveis que permitam a conciliação das atividades laborais com as necessidades específicas das mulheres em período materno, como espaços destinados à amamentação, pausas adequadas e demais adaptações necessárias para preservar a saúde e o bem-estar.

Ao incorporar esse compromisso contratual, o legislador busca incentivar os concessionários a adotarem uma postura proativa, não apenas cumprindo obrigações mínimas, mas investindo na criação de um ambiente de trabalho que efetivamente proteja e sustente o direito à maternidade. A certificação, portanto, torna-se uma ferramenta estratégica para assegurar que as políticas de segurança, saúde e governança corporativa se alinhem com práticas de responsabilidade social que promovam valores humanos essenciais, refletindo uma gestão que prioriza o bem-estar integral das trabalhadoras.

Desta forma, a modificação reforça a ideia de que a sustentabilidade corporativa passa também pela garantia de condições laborais justas e protetivas, contribuindo para a construção de um modelo de gestão que une eficiência operacional a um compromisso real com os direitos humanos, em especial o direito à maternidade. Essa mudança, portanto, representa um avanço significativo na consolidação de uma cultura de governança que coloca a proteção e a promoção da qualidade de vida no centro das relações de trabalho.

.

Sala das Sessões, de de 2025

Jack Rocha
PT/ES

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255538277700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jack Rocha

Apresentação: 23/04/2025 19:26:36.423 - CTRAB
EMC 489/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.489/2025

COMISSÃO DE TRABALHO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

(Do Sr. Ubiratan SANDERSON)

Dê-se aos arts. 38, 40, 49, 51, 63, 66 e 71 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a seguinte redação:

"Art. 2º O artigo 5º da Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

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 à autocomposição de seus conflitos.

Art. 40.....

IV – possibilitar a autocomposição de conflitos, oportunizando que tais tratativas sejam realizadas com auxílio de pessoas técnicas e com expertise nos setores aquaviário e portuário ou por qualquer pessoa capaz e de confiança das partes.

Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 48 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:

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, sempre que houver a opção das partes por tais meios e na forma da legislação vigente;

Art. 51.....

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

CD256213150100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256213150100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sanderson

Apresentação: 23/04/2025 19:26:36.423 - CTRAB
EMC 489/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.489/2025

arbitragem, sempre que houver a opção das partes por tais meios e na forma da legislação vigente;

Art.
63.....

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, sempre que houver a opção das partes por tais meios e na forma da legislação vigente;

Art.
66.....

Parágrafo único. A Antaq, na esfera administrativa, arbitrará conflitos envolvendo a autoridade portuária, o interessado na passagem e terceiros, nos termos da Lei e do contrato.

Art.
71.....

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, sempre que houver a opção das partes por tais meios e na forma da legislação vigente;

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como finalidade conferir maior clareza conceitual, coerência normativa e segurança jurídica ao Projeto de Lei nº 733/2025, no que diz respeito à disciplina dos mecanismos de resolução de controvérsias no setor portuário.

O projeto prevê a criação de uma Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário, instrumento relevante para a promoção de soluções céleres e especializadas em um setor caracterizado por alta complexidade técnica e multiplicidade de agentes. No entanto, a redação atual do texto apresenta inconsistências quanto à natureza dessa câmara, ora sugerindo sua atuação como instância de mediação e conciliação, ora atribuindo-lhe competências típicas da arbitragem.

Tal ambiguidade compromete a coerência interna do projeto e pode gerar interpretações equivocadas sobre o escopo de atuação da entidade. Para evitar conflitos normativos e garantir alinhamento com o ordenamento jurídico vigente, propõe-se explicitar que a atuação da câmara tem natureza autocompositiva, promovendo a mediação e a conciliação, sem caráter impositivo. A exclusão de expressões como “arbitrar”, nos dispositivos em que não se pretende instituir arbitragem formal, contribui para essa delimitação conceitual.

Adicionalmente, nos casos em que se pretenda admitir a arbitragem como meio de resolução de conflitos, é indispensável que o projeto observe integralmente as disposições da Lei nº 9.307/1996, especialmente no tocante à

CD256213150100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256213150100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sanderson

Apresentação: 23/04/2025 19:26:36.423 - CTRAB
EMC 489/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.489/2025

autonomia das partes quanto à adoção do procedimento, à definição das regras aplicáveis e à escolha dos árbitros. A redação que restringe essa escolha a profissionais com expertise técnica no setor portuário e aquaviário revela-se incompatível com a legislação vigente, que permite a atuação de qualquer pessoa capaz e de confiança das partes.

Propõe-se, ainda, deixar expressa a facultatividade da adoção de meios adequados de resolução de controvérsias – como conciliação, mediação, comitê de resolução de disputas e arbitragem – nos contratos celebrados sob a égide da futura lei. Essa previsão preserva o direito constitucional de acesso à jurisdição (art. 5º, inciso XXXV, da Constituição Federal) e assegura a liberdade das partes na escolha do método mais apropriado para a solução dos litígios, nos termos da legislação aplicável.

Trata-se, em suma, de medida que aperfeiçoa a técnica legislativa do projeto, harmoniza seus dispositivos com o marco normativo vigente e fortalece a previsibilidade e a segurança jurídica das relações no setor portuário brasileiro.

Sala da Comissão, em 23 de abril de 2025.

CD256213150100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256213150100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sanderson

Apresentação: 23/04/2025 19:35:32.153 - CTRAB
EMC 490/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.490/2025

Comissão de Trabalho

Ao Projeto de Lei nº 733/2025

EMENDA nº de 2025

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

Incluir no art. 13 do Projeto de Lei nº 733/2025, o inciso XXXVI que passará a vigorar com o seguinte teor:

Art. 13. Compete à autoridade portuária:

XXXVI – Instituir e manter a Guarda Portuária, com a finalidade de prover a segurança, a fiscalização e a vigilância do porto público, sendo seu quadro de servidores preenchido, exclusivamente, por meio de concurso público, nos termos da lei que disciplinará sua organização e funcionamento.

CD259428691000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259428691000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Laura Carneiro

Apresentação: 23/04/2025 19:35:32.153 - CTRAB
EMC 490/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.490/2025

JUSTIFICAÇÃO

A Guarda Portuária desempenha papel essencial na segurança do ambiente portuário, garantindo a proteção das instalações, cargas e pessoas, além de colaborar com a fiscalização e prevenção de ilícitos, serviços que são vitais para o funcionamento adequado e seguro dos portos. Sua exclusão do projeto pode comprometer essa segurança, aumentando riscos operacionais e patrimoniais.

Além disso, a Guarda Portuária é integrante operacional do Sistema Único de Segurança Pública (SUSP), consoante art. 9º da lei nº 13.675/18.

Sendo assim, torna-se relevante a devida inclusão da Guarda Portuária, visando a manutenção e a consolidação da categoria na segurança dos portos brasileiros.

Deputada Federal Laura Carneiro

CD259428691000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259428691000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Laura Carneiro

Apresentação: 23/04/2025 20:41:36.230 - CTRAB
EMC 491/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.491/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Exclua-se o Capítulo III, do Projeto Lei 733/2025.

JUSTIFICATIVA

O projeto autoriza que que empresas possam fornecer a mão de obra para o trabalho portuário, em concorrência com o OGMO.

Copia o modelo português que permite que empresas concorram com o OGMO que tem sido alvo de críticas de diferentes setores.

O OGMO tem a função de gerir a mão-de-obra portuária, atuando como um intermediário entre trabalhadores e operadores portuários. O modelo foi estabelecido para garantir que os trabalhadores portuários tenham acesso a contratos e direitos regulados, enquanto oferece aos operadores uma mão-de-obra qualificada e estável para a movimentação de cargas.

O modelo português que abriu o mercado para que empresas privadas concorresse com o OGMO tem demonstrado que essa medida enfraquece as condições dos trabalhadores e precarizar a mão-de-obra.

A substituição do OGMO por empresas privadas pode levar a contratos temporários ou menos seguros, já que as empresas podem priorizar a redução de custos, afetando diretamente a estabilidade dos trabalhadores portuários.

O projeto não assegura a manutenção de benefícios historicamente conquistados, como melhores condições de trabalho, seguros e garantias mínimas que o OGMO, como entidade reguladora, proporcionava.

Há justo receio com a redução dos padrões de segurança. A experiência acumulada e o controle do OGMO sobre a formação de trabalhadores são vista como uma garantia de práticas de segurança rigorosas. A introdução de concorrentes com menos foco na formação pode aumentar os riscos operacionais nos portos. Aliás, existem estudos no sentido que no modelo pretendido pelo projeto e praticado em Portugal, houve um aumento das doenças ocupacionais dos trabalhadores portuários, resultante da precarização de condições de trabalho.

Por fim, não se admite que a prestação do trabalho avulso seja efetuada por empresas, esvaziando as funções e atribuições dos OGMOs.

O trabalho portuário deve ser administrado e fornecido exclusivamente pelo

CD258456754700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258456754700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

OGMO.

Deputada Federal Carol Dartora

Sala da Comissão,

.....

Apresentação: 23/04/2025 20:41:36.230 - CTRAB
EMC 491/2025 CTRAB => PL 733/2025
EMC n.491/2025

CD258456754700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258456754700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

Apresentação: 04/08/2025 10:40:46.840 - PL073325
EMC 1/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.1/2025

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescente-se ao art. 13 do Projeto o seguinte § 4º:

"Art.13. .....

.....

§ 4º Fica assegurada autonomia administrativa, financeira e decisória às autoridades portuárias locais, inclusive quanto à gestão de tarifas, aplicação de descontos e definição de prioridades para investimentos em infraestrutura portuária."

JUSTIFICAÇÃO

A descentralização administrativa é um dos pilares da gestão pública moderna e eficiente. A realidade dos portos brasileiros é altamente diversificada, exigindo soluções locais e customizadas, especialmente em Estados portuários como Santa Catarina, cuja matriz logística é voltada à exportação industrial e agropecuária. A centralização excessiva em Brasília gera morosidade nas decisões e

CD259285165100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259285165100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Apresentação: 04/08/2025 10:40:46.840 - PL073325
EMC 1/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.1/2025

afasta os gestores portuários das oportunidades de mercado. Com maior autonomia tarifária e decisória, as autoridades locais podem reagir com agilidade a flutuações da demanda, fomentar a atração de novos investimentos e implementar políticas públicas mais eficientes. Tal modelo já se mostra exitoso em experiências internacionais e em estados como Paraná e Espírito Santo, que operam com estruturas portuárias descentralizadas e competitivas.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada DANIELA REINEHR

CD259285165100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259285165100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Apresentação: 04/08/2025 10:40:51.917 - PLO73325
EMC 2/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.2/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Daniela Reinehr – PL/SC

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescente-se ao art. 89 do Projeto o seguinte parágrafo único:

"Art. 89. .....

.....

Parágrafo púnico. As obras de dragagem e correção de canais de acesso aos portos organizados continuarão sob a responsabilidade das autoridades portuárias federais e da União, sendo vedada a sua delegação a entes privados."

JUSTIFICAÇÃO

A dragagem é atividade essencial à funcionalidade dos portos brasileiros, garantindo profundidade adequada para a navegação segura e para a atracação de navios de grande porte. Tais obras envolvem não apenas aspectos técnicos complexos, como também

CD253332887300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253332887300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Apresentação: 04/08/2025 10:40:51.917 - PLO73325
EMC 2/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.2/2025

sensibilidade ambiental, segurança da navegação e soberania territorial. Por esse motivo, sua condução deve permanecer sob responsabilidade direta do Estado, especialmente da União, conforme previsão constitucional (art. 21, inciso XII, alínea “f”).

Além disso, dragagens mal supervisionadas ou delegadas a entes com interesses meramente comerciais podem comprometer a segurança nacional, a integridade ambiental e o abastecimento interno. Em um contexto de crescente concorrência internacional e riscos geopolíticos, o Brasil não pode abrir mão do controle estatal sobre os canais estratégicos de circulação de mercadorias.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada DANIELA REINEHR

CD253332887300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253332887300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Apresentação: 04/08/2025 10:40:56.150 - PLO733325
EMC 3/2025 PLO733325 => PL 733/2025
EMC n.3/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescente-se ao art. 41 do Projeto o seguinte § 3º:

"Art.41. .....

.....

§ 3º Os contratos de arrendamento portuário serão regidos preferencialmente pelas normas de direito privado, aplicando-se subsidiariamente a legislação pública, desde que não comprometa a segurança jurídica ou o interesse público."

JUSTIFICAÇÃO

A adoção de normas de direito privado nos contratos administrativos, especialmente nos de arrendamento, está alinhada com os princípios da Lei da Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019) e da nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021), que visam desburocratizar e agilizar a relação entre poder público e iniciativa privada. A regência por normas privadas oferece maior flexibilidade, reduz custos

CD254574606600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254574606600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Apresentação: 04/08/2025 10:40:56.150 - PLO73325
EMC 3/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.3/2025

transacionais e estimula a segurança jurídica dos investidores, mantendo-se o poder de regulação e fiscalização do Estado.

Trata-se de modelo já adotado com sucesso em setores como energia, rodovias e saneamento. Ao aplicar esse mesmo paradigma no setor portuário, o Brasil dá um passo à frente na profissionalização da sua infraestrutura, atraindo novos operadores e capital privado para modernizar os terminais e ampliar a capacidade logística.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada DANIELA REINEHR

CD254574606600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254574606600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Apresentação: 04/08/2025 10:41:00.683 - PL073325
EMC 4/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.4/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescente-se ao art. 13 do Projeto o seguinte § 4º:

"Art. 13. .....

.....

§ 4º Em situações emergenciais, como greves, eventos climáticos extremos ou falhas operacionais, a autoridade portuária poderá assumir temporariamente a coordenação plena das atividades operacionais essenciais, assegurando a continuidade dos serviços portuários."

JUSTIFICAÇÃO

O funcionamento contínuo dos portos é fundamental para o abastecimento do mercado interno, exportações, importações de insumos e até para a segurança energética e alimentar do País. Episódios recentes de paralisações e eventos extremos demonstraram

CD250085266500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250085266500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Apresentação: 04/08/2025 10:41:00.683 - PL073325
EMC 4/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.4/2025

que a ausência de um comando institucional claro, com poderes emergenciais, pode causar colapsos logísticos graves. A presente emenda assegura que, em situações excepcionais, a autoridade portuária tenha os instrumentos legais para garantir a continuidade dos serviços essenciais, coordenando operadores, terminais, sindicatos e demais intervenientes.

Trata-se de mecanismo de resiliência institucional que já encontra paralelo em legislações portuárias internacionais, especialmente em países com logística costeira estratégica como Estados Unidos, China e Reino Unido.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada DANIELA REINEHR

CD250085266500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250085266500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Apresentação: 06/08/2025 12:41:07.757 - PL073325
EMC 5/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.5/2025

COMISSÃO ESPECIAL PARA O PL 733/2025 – SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

No Projeto de Lei nº 733, de 2025, acrescentem-se o inciso XXXVI ao art. 13 e os arts. 13-A a 13-E, com as seguintes redações:

"Art. 13.....

.....

XXXVI – organizar e manter a Guarda Portuária, formada por agentes públicos selecionados mediante concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, de forma a prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto.

.....

Art. 13-A. Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – Guarda Portuária: estrutura organizacional da autoridade portuária, composta por Guardas Portuários, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade;

CD257008108100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257008108100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 06/08/2025 12:41:07.757 - PL073325
EMC 5/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.5/2025

II – Guarda Portuário: agente público concursado para o cargo ou emprego público específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III – Vigilância privada: empresa especializada em prestação de segurança privada contratada mediante licitação (terceirizada) com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como: auxílio ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias.

IV – Atividades de Segurança Portuária: conjunto de ações e procedimentos, exercidos pela Guarda Portuária, que visam a preservar a integridade das pessoas, bens, operações e atividades portuárias, bem como a orientação e fiscalização do trânsito portuário, através da prevenção às infrações penais e administrativas na área portuária, observando-se a competência dos demais órgãos e o Estudo de Avaliação de Riscos - EAR e o Plano de Segurança Portuário - PSP aprovados pela Conportos.

V – Atividades de vigilância: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sob a supervisão da Guarda Portuária, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

VI – Unidade de Segurança da Autoridade Portuária: estrutura funcional composta pela Guarda Portuária e pelos serviços de vigilância orgânico ou terceirizado, destinada à execução das atividades de segurança e vigilância no porto organizado. A Guarda Portuária constitui o núcleo técnico e hierárquico superior desta unidade, sendo responsável pelo planejamento, supervisão, coordenação e execução das ações de segurança portuária, conforme previsto nesta Portaria. Os serviços de vigilância, embora integrantes da unidade, atuam sob supervisão direta da Guarda Portuária, caso seja terceirizado, com foco no auxílio ao controle de acesso e a proteção patrimonial, conforme diretrizes estabelecidas pela Autoridade Portuária e observadas as competências legais.

VII – Representação da Unidade de Segurança da Autoridade Portuária: para fins de representação da Autoridade Portuária nas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CESPORTOS, nos Conselhos de Segurança Pública e em demais instâncias de

CD257008108100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257008108100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 06/08/2025 12:41:07.757 - PL073325
EMC 5/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.5/2025

articulação institucional, a expressão “Unidade de Segurança da Autoridade Portuária” refere-se exclusivamente à Guarda Portuária, em razão de sua natureza pública, técnica e estratégica, conforme previsto nesta Portaria.

Art. 13-B. Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I – participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário, e às normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II – assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III – realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV – executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V – realizar o policiamento ostensivo em todas as áreas do porto público e complexo portuário, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no, art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI – prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública e de fiscalização aduaneira, sempre que requisitado;

VII – promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento

CD257008108100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257008108100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 06/08/2025 12:41:07.757 - PL073325
EMC 5/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.5/2025

e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX – zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X – promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de agentes públicos aprovados em concurso público de provas ou de provas e títulos, vedada a sua terceirização, admitida, onde já existente ou mediante lei específica do ente competente, a adoção do regime estatutário.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Antaq e demais Autoridades Intervenientes.

§ 4º Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade.

§ 5º O disposto no § 4º também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

Art. 13-C. As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

CD257008108100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257008108100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 06/08/2025 12:41:07.757 - PL073325
EMC 5/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.5/2025

§ 1º Os agentes de segurança privada (vigilantes/seguranças) estrão sujeitos à supervisão direta da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º Serão consideradas adequadas, para os fins desta Lei, as Autoridades Portuárias que, até a data de sua publicação, dispuserem integralmente de unidades de segurança estruturadas, compostas por empregados próprios ou terceirizados, em conformidade com as atribuições estabelecidas no Estudo de Avaliação de Risco (EAR) e no Plano de Segurança Portuária (PSP), ambos devidamente aprovados pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS.

§ 3º É facultado à Autoridade Portuária a contratação de empresa especializada em segurança privada, com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, respeitado o Plano de Segurança Portuária - PSP e às determinações da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS.

Art. 13-D. Compete à Guarda Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos do art.13-B e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II – realizar policiamento ostensivo das áreas secas e molhadas da poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e entidades integrantes do sistema portuário; e

III – fiscalizar o trânsito nas vias da poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único. É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de

CD257008108100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257008108100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 06/08/2025 12:41:07.757 - PL073325
EMC 5/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.5/2025

Embarcações, participação nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP.

Art. 13-E. Compete à Autoridade Portuária estruturar administrativamente a Guarda Portuária, nos termos desta Lei.

§ 1º A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º Aos guardas portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003.

§ 6º A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em conformidade com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I – a fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

CD257008108100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257008108100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 06/08/2025 12:41:07.757 - PL073325
EMC 5/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.5/2025

II – a sua organização, carreira e hierarquia interna;

III – a manutenção da unidade de segurança e inteligência;

VI – a manutenção da unidade de ações especializadas". (NR).

JUSTIFICAÇÃO

A escalada da criminalidade organizada no Brasil, especialmente das facções que controlam rotas logísticas e territórios estratégicos, impõe uma resposta coordenada e efetiva do Estado. Os portos, por onde transitam cerca de 95% do comércio exterior brasileiro, são áreas críticas para o controle de mercadorias, pessoas e recursos financeiros. Dessa forma, a segurança portuária assume papel essencial no enfrentamento às organizações criminosas, que frequentemente utilizam essas estruturas para escoar drogas, armas e bens ilícitos, além de lavar dinheiro.

Neste contexto, o fortalecimento da Guarda Portuária configura-se como política pública estratégica, indispensável à integridade das operações logísticas nacionais e ao combate aos crimes transnacionais. Como previsto na Lei nº 13.675/2018, que instituiu o Sistema Único de Segurança Pública (SUSP), a Guarda Portuária é reconhecida como integrante funcional do sistema, participando dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social nas esferas federal, estadual e municipal, interagindo com os demais órgãos de segurança.

Como órgão vinculado ao SUSP, a Guarda Portuária tem acesso a plataformas integradas de inteligência e controle, como o INFOSEG e o CORTEX, que facilitam o intercâmbio de dados relacionados à segurança, fiscalização, justiça e defesa civil. Ressalte-se também a importância dos Centros de Monitoramento da Guarda Portuária, que operam com capacidade de resposta imediata e integração interagências, atuando na prevenção e elucidação de crimes nas áreas internas e adjacentes ao porto, bem como na

CD257008108100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257008108100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 06/08/2025 12:41:07.757 - PL073325
EMC 5/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.5/2025

segurança de eventos estratégicos — a exemplo do G20, realizado no Porto do Rio de Janeiro em 2024.

Além das ações de segurança, a Guarda Portuária cumpre papel relevante na gestão do trânsito nas áreas de integração “porto-cidade”, promovendo fluidez e segurança na entrada e saída de veículos e cargas, reduzindo impactos urbanos das operações portuárias. Sua atuação se alinha ainda aos compromissos assumidos pelo Brasil em tratados e normas internacionais de proteção portuária.

A proposta ora apresentada visa consolidar a estrutura da Guarda Portuária como órgão permanente e especializado, com efetivo concursado e competências legalmente definidas, proibindo sua terceirização e assegurando sua participação em atividades de segurança, inteligência, fiscalização, controle de acesso, patrulhamento ostensivo e cooperação com outros entes públicos. Dessa forma, preserva-se um modelo de segurança pública que respeita as competências constitucionais dos demais órgãos intervenientes, sem sobreposição de atribuições.

Por fim, a emenda ora apresentada reafirma a relevância da Guarda Portuária como instituição centenária, que historicamente tem contribuído para a segurança e a ordem nos portos públicos brasileiros, propondo sua organização formal, carreira própria, hierarquia interna, comando técnico, e autorização legal para porte de arma, tudo em conformidade com os princípios da legalidade, eficiência e proteção ao interesse público.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

CD257008108100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257008108100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputada Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

Emenda Aditiva Nº de 2025

(Da Dep. Benedita da Silva)

Emenda ao texto do Projeto de Lei 733 de 2025, que “dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências’.

Acrescente-se, onde couber, o seguinte texto ao PL 733/2025:

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Este Projeto estabelece a obrigatoriedade de implementação de: (i) Sistema Comunitário Portuário (Port Community System – PCS), (ii) Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS), e (iii) medidas de segurança portuária em conformidade com o Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS), em todos os portos públicos e privados sob jurisdição nacional. Tais sistemas e medidas visam integrar os agentes da cadeia logística portuária e marítima, automatizar processos, reduzir a burocracia e aumentar a transparência, bem como fortalecer a segurança da navegação, a proteção ambiental e a salvaguarda de pessoas, mercadorias e embarcações.

Art. 2º A aplicação desta Lei obedecerá aos princípios da sustentabilidade ambiental, da proteção da vida humana, da eficiência energética e da promoção da economia circular. As autoridades e operadores portuários deverão pautar a implementação dos sistemas em tecnologias e práticas que minimizem impactos ambientais, privilegiem a segurança da vida humana e a eficiência no uso de recursos, fomentando a reutilização e a redução de desperdícios.

CAPÍTULO II – OBJETIVOS

Art. 3º São objetivos desta Lei:

I - Implementação Tecnológica Obrigatória: Tornar obrigatória a implantação do PCS e do VTMIS, bem como o cumprimento dos requisitos do Código ISPS, em todos os portos organizados, terminais privativos e demais instalações portuárias sob jurisdição nacional, modernizando a infraestrutura portuária de forma homogênea.

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa – Brasília/DF
Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330

CD251016999900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

II - Integração de Sistemas e Órgãos: Garantir a integração e interoperabilidade entre os sistemas implantados (PCS, VTMIS e sistemas de segurança) e os órgãos envolvidos nas operações portuárias – incluindo Receita Federal, autoridades sanitárias, marítimas, ambientais, policiais e demais – de modo a assegurar fluxo de informações unificado e em tempo real.

III - Digitalização e Automação Eficiente: Promover a digitalização dos processos e a automação das operações portuárias com base em tecnologias acessíveis e viáveis, evitando exigir soluções excessivamente complexas ou de alto custo (por exemplo, blockchain, salvo demonstração de viabilidade técnica e econômica).

IV - Sustentabilidade e Segurança Humanitária: Estabelecer como diretrizes das operações portuárias a sustentabilidade ambiental e a proteção da vida humana, incentivando práticas de redução de emissões, eficiência energética e economia circular em todas as etapas da cadeia logística. Os sistemas implantados devem contribuir para minimizar impactos ambientais e prevenir acidentes, em conformidade com acordos internacionais de proteção ambiental e segurança da vida no mar.

V - Reforço da Segurança e Conformidade Internacional: Reforçar a segurança de navios, mercadorias e pessoas nas áreas portuárias, elevando o nível de proteção física e cibernética de acordo com os parâmetros do Código ISPS e demais normas internacionais aplicáveis. Pretende-se aprimorar os controles de acesso, vigilância e resposta a incidentes, alinhando o Brasil às melhores práticas globais de segurança portuária.

CAPÍTULO III – DEFINIÇÕES

Art. 4º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - Sistema Comunitário Portuário (Port Community System – PCS): plataforma eletrônica integrada que reúne e interliga informações e sistemas de todos os agentes do comércio marítimo e portuário, incluindo importadores, exportadores, operadores portuários, autoridades portuárias, órgãos fiscalizadores (aduana, vigilância sanitária etc.), agentes marítimos, armadores, terminais, entre outros. O PCS propicia um ambiente único de troca de dados da comunidade portuária, promovendo a interoperabilidade entre múltiplos sistemas e organizações, com objetivo de agilizar e tornar mais eficientes os processos de importação e exportação, reduzindo tempo e custos operacionais e eliminando burocracias redundantes.

II - Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS): infraestrutura e conjunto de sistemas tecnológicos destinados ao monitoramento ativo e gestão do tráfego de navios nas áreas portuárias, vias navegáveis de acesso e zonas de fundeio. O VTMIS é um sistema de auxílio eletrônico à navegação, concebido para ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente em áreas de intensa movimentação de embarcações ou com elevado risco de acidentes. Inclui equipamentos e softwares para vigilância eletrônica, coleta e disseminação de

CD251016999900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

informações em tempo real sobre o tráfego aquaviário, contribuindo também para a eficiência logística do porto.

III - Código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code): código internacional de segurança, adotado pela Organização Marítima Internacional (OMI) por meio de emendas à Convenção SOLAS, que estabelece um regime obrigatório de segurança marítima e portuária. O Código ISPS define requisitos e procedimentos para proteger navios e instalações portuárias contra ameaças deliberadas, por meio de cooperação entre governos, autoridades portuárias e setor privado, visando prevenir incidentes e assegurar capacidade de resposta a riscos na esfera portuária. No Brasil, o ISPS é implementado desde 2004, sendo de cumprimento obrigatório nos portos que recebem tráfego internacional, e está sujeito a aprimoramentos constantes para acompanhar a evolução das ameaças e tecnologias de segurança.

Parágrafo único: Outros termos técnicos empregados nesta Lei deverão ser interpretados conforme as definições estabelecidas pelas convenções e resoluções da OMI, bem como pelas normas internas correlatas (tais como NORMAM da Autoridade Marítima e resoluções da CONPORTOS), salvo disposição em contrário.

CAPÍTULO IV – REQUISITOS TÉCNICOS

Art. 5º (Requisitos do Sistema Comunitário Portuário – PCS): Cada porto abrangido por este Decreto deverá implementar um PCS que atenda, no mínimo, aos seguintes requisitos:

I. Cobertura Abrangente: O PCS deve abranger todos os atores e processos da comunidade portuária, permitindo a integração de dados em plataforma centralizada de domínio público ou privado. Isso inclui a conexão segura com os sistemas dos órgãos governamentais (aduana, controle sanitário, imigração etc.) e dos agentes privados (operadores portuários, terminais, transportadores, agentes de carga, praticagem, etc.), formando uma rede comunitária de informações.

II. Funcionalidades Mínimas: O sistema deverá prover funcionalidades de rastreamento de cargas em tempo real (tracking) – permitindo a localização precisa de mercadorias no recinto portuário –, gestão dos meios de transporte e fluxos logísticos (por exemplo, agendamento de caminhões, controle de acessos de veículos e pessoas) e compartilhamento de dados operacionais relevantes. Deverá, ainda, contemplar módulos para troca eletrônica de documentação (manifestos, conhecimentos de embarque, autorizações, licenças), eliminando ou reduzindo drasticamente o uso de papel.

III. Interoperabilidade e Padrões: O PCS implementado deverá adotar padrões abertos de interoperabilidade, possibilitando a integração com outros sistemas portuários nacionais e internacionais. Deverão ser observadas as especificações técnicas e padrões nacionais definidos pelas autoridades competentes, incluindo aqueles a ser estabelecidos pela Comissão Nacional das Autoridades nos Portos –

CD251016999900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

CONAPORTOS (ou equivalente), visando uniformidade na comunicação de dados, redução de custos de transação e maior eficiência operacional em todos os portos.

IV. Integração com Janela Única: A plataforma PCS deve ser integrada à Janela Única Portuária nacional (sistema "Porto Sem Papel") e a outros sistemas governamentais correlatos já em operação, evitando duplicação de procedimentos. Os dados inseridos no PCS deverão alimentar, e ser alimentados, por esses sistemas legados de governo, de forma sincronizada e segura, garantindo que usuários forneçam informações uma única vez (single submission) e estas sejam compartilhadas com todos os entes que necessitem delas.

V. Transparência e Acesso Controlado: O sistema deverá possibilitar acesso controlado às informações em nível de usuário, assegurando que cada agente ou autoridade visualize os dados necessários à sua atuação, respeitando regras de confidencialidade e a legislação de proteção de dados. Estatísticas e informações agregadas de desempenho portuário deverão ser disponibilizadas para fins de transparência, planejamento e acompanhamento de políticas públicas, observados os limites de segurança.

VI. Escalabilidade e Adaptabilidade: A solução adotada para o PCS deve ser escalável e adaptável, permitindo a incorporação futura de novas funcionalidades ou módulos (por ex., marketplaces de serviços logísticos, sistemas de gestão ambiental, etc.), bem como ajustes para atender a mudanças regulatórias ou de procedimentos comerciais internacionais.

Art. 6º (Requisitos do Sistema VTMIS): Todos os portos que operem tráfego aquaviário relevante (movimentação regular de embarcações de grande porte ou tráfego intenso) deverão dispor de um VTMIS em funcionamento, cabendo à autoridade competente avaliar a necessidade e a abrangência em cada caso. O VTMIS deverá atender aos seguintes requisitos mínimos:

I. Monitoramento Ativo 24/7: O sistema deve garantir a monitoração contínua e em tempo real do tráfego de embarcações nas áreas portuárias e de aproximação (canal de acesso, zona de fundeio, áreas de manobra), mediante uso de sensores e equipamentos apropriados. O objetivo primordial é assegurar a segurança da navegação, protegendo a vida humana no mar e o meio ambiente, especialmente em locais de intensa movimentação ou risco de acidentes de grandes proporções.

II. Componentes Essenciais: O VTMIS deve integrar, pelo menos, os seguintes componentes tecnológicos essenciais:

a) Radares de vigilância portuária, capazes de identificar e rastrear em tempo real as embarcações na área de cobertura;

b) Sistema de Identificação Automática (AIS), para recepção e processamento das informações transmitidas pelos navios de maior porte (identificação, posição, rumo, velocidade, etc.);

c) Circuito Fechado de TV (CFTV) com câmeras de longo alcance e visão noturna, cobrindo pontos estratégicos (como canais de acesso, berços de atracação, áreas de fundeadouro), a fim de permitir identificação visual e monitoramento das condições locais;

CD251016999900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

d) Sensores meteorológicos e hidrológicos, que capturem dados climáticos (velocidade do vento, visibilidade, pressão, etc.) e oceanográficos (nível da maré, correntezas) em tempo real, fundamentais para a segurança das manobras;

e) Sistema de comunicações VHF dedicado, assegurando contato permanente entre o centro de controle do VTMIS, as embarcações e outros usuários do tráfego aquaviário, conforme as práticas de radiocomunicação marítima;

f) Centro de Controle Operacional (CCO-VTMIS) dotado de infraestrutura física e lógica para receber e integrar todas as informações coletadas pelos sensores remotos, onde operadores treinados possam supervisionar o tráfego e intervir quando necessário.

III. Capacitação e Operação: O VTMIS deverá ser operado por pessoal devidamente habilitado e treinado em serviços de tráfego de embarcações (VTS). O Centro de Controle Operacional deve situar-se em local estratégico no porto, contando com redundância de sistemas e planos de contingência para garantir sua disponibilidade contínua. Devem ser seguidas as diretrizes da IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) e da OMI relativas à qualificação de operadores e procedimentos operacionais do serviço VTS.

IV. Interação e Resposta a Incidentes: Em consonância com as resoluções internacionais aplicáveis, o sistema VTMIS deve ter capacidade não apenas de monitorar, mas de interagir com o tráfego e responder de forma ágil a situações de risco dentro da área de VTS sob sua jurisdição. Isso inclui emitir alertas às embarcações (por exemplo, risco de colisão, condições meteorológicas adversas, restrições na via) e acionar protocolos de emergência em caso de incidentes (como encalhes, vazamentos de óleo, incêndios a bordo, etc.), em coordenação com outras autoridades competentes.

V. Integração Logística: O VTMIS deve contribuir para a eficiência das operações portuárias, otimizando as manobras de entrada e saída de navios e o uso da infraestrutura aquaviária. Sempre que possível, o VTMIS será integrado a outros sistemas de gestão portuária (incluindo o PCS e o sistema Porto Sem Papel), de forma a compartilhar informações úteis como horários estimados de atracação e desatracação, prioridades de atracação, gestão de berços e alocação de recursos (praticagem, rebocadores, etc.). O objetivo é reduzir tempos de espera, evitar conflitos de tráfego e melhorar a utilização dos recursos portuários, sem prejuízo da segurança.

VI. Normas Técnicas e Homologação: A implantação e operação do VTMIS em cada porto deverão observar os requisitos técnicos e operacionais recomendados internacionalmente, em especial as Resoluções e Guias da OMI sobre Serviços de Tráfego de Embarcações (VTS) e a Recomendação V-128 da IALA, que trata do desempenho de equipamentos de VTS. No âmbito nacional, devem ser atendidas as normas da Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) relativas à aprovação e homologação de sistemas VTS/VTMIS – notadamente a NORMAM específica em vigor

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa – Brasília/DF
Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330

CD251016999900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

–, cabendo à Marinha autorizar o início de funcionamento de cada VTMIS instalado, após verificado o cumprimento dos requisitos.

Art. 7º (Requisitos de Segurança Portuária – ISPS e Cibersegurança): Todas as instalações portuárias sob jurisdição nacional, incluindo portos organizados e terminais de uso privativo, deverão desenvolver, implementar e manter atualizados os seus Planos de Segurança Portuária (PSP) ou equivalentes, em conformidade com os preceitos do Código ISPS e demais normas nacionais de segurança da navegação e portuária. Adicionalmente, deverão ser observados os seguintes requisitos específicos de segurança:

I. Controle de Acessos e Vigilância Física: Cada instalação portuária deve contar com sistemas de controle de acesso modernos, capazes de identificar, registrar e autorizar a entrada e saída de pessoas, veículos e cargas nas áreas restritas do porto. Deve-se priorizar soluções como identificação biométrica ou eletrônica, crachás inteligentes, catracas e barreiras controladas por sistema, integrados ao PCS para compartilhamento de dados de acesso quando pertinente. Ademais, deve ser mantido um sistema de vigilância por CFTV abrangendo as áreas sensíveis, com armazenamento seguro das gravações, e um contingente de segurança capacitado para resposta rápida a incidentes.

II. Proteção Cibernética: Os portos e instalações portuárias deverão incorporar medidas de segurança cibernética em seus sistemas de gestão e operações. Cada instalação deve realizar avaliações periódicas de risco cibernético e desenvolver planos de segurança cibernética específicos, contemplando procedimentos de prevenção, detecção, resposta e recuperação frente a incidentes cibernéticos. Devem ser implementados controles para proteger as infraestruturas críticas (como PCS, VTMIS, redes OT/SCADA de equipamentos portuários) contra acessos não autorizados, malware e outras ameaças digitais. As diretrizes internacionais mais recentes, tais como as Diretrizes de Cibersegurança para Portos e Instalações Portuárias da IAPH e as orientações da OMI sobre gestão de riscos cibernéticos, devem ser observadas e incorporadas nos PSP, reforçando a resiliência digital das operações portuárias.

III. Protocolos de Resposta a Emergências: Os planos de segurança (PSP) de cada instalação devem prever protocolos atualizados de resposta a ameaças e emergências, incluindo cenários de ameaça física (atos de interferência ilícita, terrorismo, vandalismo) e cibernética. Esses protocolos devem indicar claramente os procedimentos de comunicação entre as autoridades (Autoridade Portuária, Polícia Federal, Marinha, Bombeiros, Defesa Civil etc.), os passos para isolamento da ocorrência, evacuação se necessária, contenção de danos e restabelecimento da segurança. Exercícios e drills específicos – como simulações de invasão física, hacking de sistemas, atentados ou acidentes – devem ser realizados periodicamente para testar e aperfeiçoar a resposta conjunta das equipes de segurança portuária, em conformidade com o Código ISPS (Parte B) e normas da CONPORTOS.

IV. Atualização e Adequação Tecnológica: Reconhecendo a evolução constante das tecnologias e das ameaças, as medidas de segurança portuária implementadas – sejam físicas ou cibernéticas – devem ser revisadas e atualizadas periodicamente. A Autoridade Portuária local, em conjunto com os órgãos de

CD251016999900

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa – Brasília/DF
Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

segurança (CESPORTOS/CONPORTOS e Autoridade Marítima), deverá pelo menos bienalmente reavaliar o PSP e submetê-lo a nova aprovação, incorporando melhorias, novas ferramentas tecnológicas disponíveis no mercado nacional e internacional, e lições aprendidas de incidentes ou exercícios. Novos padrões internacionais de segurança emanados pela OMI ou por outras entidades reconhecidas devem ser acompanhados e, quando pertinente, adotados no contexto nacional, sem revogar o arcabouço existente, mas promovendo sua modernização contínua.

CAPÍTULO V – COMPETÊNCIAS DAS AUTORIDADES

Art. 8º Compete aos órgãos e entidades a seguir elencados, dentro das respectivas áreas de atuação, zelar pelo cumprimento desta Lei, implementando as ações necessárias e fiscalizando suas disposições, nos termos abaixo:

Autoridade / Órgão	Competências e Atribuições Principais
Ministério dos Portos e Aeroportos	Formular políticas, diretrizes e planos nacionais para a implementação do PCS e do VTMIS em todos os portos, em coordenação com os demais órgãos; editar regulamentos complementares e normas técnicas no âmbito de sua competência; promover e apoiar iniciativas de modernização e inovação portuária em alinhamento com as melhores práticas internacionais; assegurar a integração desses sistemas com programas federais existentes (ex: Porto Sem Papel) e articular a cooperação entre órgãos envolvidos.
Marinha do Brasil (Autoridade Marítima)	Atuar como autoridade competente para implantação, certificação e controle operacional dos serviços VTS/VTMIS no país, conforme normativas internacionais e nacionais. Isso inclui estabelecer requisitos técnicos (via NORMAM), analisar projetos de VTMIS, homologar e autorizar o funcionamento dos sistemas nos portos, bem como supervisionar a operação contínua destes, visando à segurança da navegação e proteção da vida no mar. Deve ainda colaborar na integração do VTMIS com sistemas de auxílio à navegação e comunicações marítimas sob sua gestão.
CONPORTOS (Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos) / Polícia Federal	Coordenar a implementação das medidas de segurança portuária previstas neste Decreto, em especial no tocante ao Código ISPS. Compete à CONPORTOS e às CESPORTOS estaduais analisar e aprovar os Planos de Segurança Portuária (PSP) das

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva
CD251016999900

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PLO73325
EMC 6/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

Autoridade / Órgão	Competências e Atribuições Principais
	instalações, verificar periodicamente sua eficácia e cumprimento, e conduzir inspeções de segurança. A Polícia Federal, por meio de seus agentes designados, deverá fiscalizar os controles de acesso, a proteção de áreas restritas e a aplicação dos protocolos de resposta a incidentes, podendo determinar adequações nos sistemas de segurança física e cibernética das instalações.
ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários)	Regulamentar, no âmbito de suas atribuições, aspectos complementares à execução deste Decreto, especialmente quanto a exigências a serem inseridas nos contratos de concessão ou arrendamento portuário relativos à implementação dos sistemas. Fiscalizar os concessionários, arrendatários e autorizatários de instalações portuárias quanto ao cumprimento das obrigações aqui estabelecidas, aplicando sanções administrativas em caso de descumprimento (advertências, multas ou demais penalidades cabíveis, conforme legislação). A ANTAQ deverá ainda incentivar, através de seus instrumentos regulatórios, a adoção de boas práticas de eficiência, inovação e sustentabilidade nas operações portuárias.
Autoridades Portuárias e Administradores de Instalações	Implementar efetivamente, em cada porto organizado ou terminal privado sob sua gestão, os sistemas PCS e VTMIS conforme os requisitos técnicos deste Decreto, bem como assegurar a elaboração e execução dos Planos de Segurança Portuária em conformidade com o ISPS. Devem prover os recursos necessários (financeiros, humanos e técnicos) para instalação e manutenção dos equipamentos e softwares, treinamento de pessoal e adoção de procedimentos operacionais. Compete-lhes integrar os sistemas locais aos nacionais, compartilhando dados com os órgãos envolvidos via PCS, e garantir a operacionalidade contínua do VTMIS e dos mecanismos de segurança, comunicando às autoridades competentes quaisquer falhas ou incidentes relevantes.
Órgãos Intervenientes (Receita Federal, Anvisa, Vigilância Agropecuária, Autoridades Ambientais, etc.)	Adequar seus sistemas e procedimentos internos para interoperar com o PCS, fornecendo e recebendo informações de forma eletrônica e eficiente, em prol da celeridade dos trâmites de importação, exportação e trânsito. Devem designar pontos de contato para atuar junto às comunidades portuárias na implementação e

CD251016999900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

Autoridade / Órgão	Competências e Atribuições Principais
	evolução do PCS, bem como observar os protocolos de segurança estabelecidos (ex.: cumprimento de requisitos de acesso às áreas restritas, participação em exercícios de resposta a emergências). No âmbito de suas competências específicas, devem também contribuir para que as operações portuárias se realizem com respeito às normas sanitárias, fitossanitárias, aduaneiras e ambientais, valendo-se dos novos sistemas para melhorar a fiscalização e o controle com maior transparência e menor burocracia.

CAPÍTULO VI – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 9º Os portos e instalações portuárias existentes na data de publicação desta Lei terão o prazo máximo de até 2 (dois) anos para adequação integral às disposições ora estabelecidas. O Ministério dos Portos e Aeroportos, ouvidos a Marinha do Brasil, a ANTAQ e a CONPORTOS, publicará cronograma detalhado de implantação dos sistemas PCS e VTMIS, podendo prever fases ou prioridades de acordo com o porte do porto, volume de tráfego ou relevância estratégica. Portos de maior movimentação e importância logística deverão ser priorizados na implantação imediata.

1º Dentro de 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, o Ministério dos Portos e Aeroportos constituirá um grupo de trabalho técnico interministerial, com participação de representantes da Autoridade Marítima, da ANTAQ, da Receita Federal, da Polícia Federal (CONPORTOS) e demais órgãos afins, com a finalidade de elaborar normas complementares, planos de ação e projetos-piloto que subsidiem a implementação uniforme do PCS e do VTMIS em âmbito nacional.

2º As instalações portuárias que já disponham de sistemas equivalentes ou parciais em operação (por exemplo, sistemas locais de informação portuária, serviços VTS implantados, ou planos de segurança já aprovados) deverão proceder às adequações necessárias para conformidade com os requisitos deste Decreto dentro do prazo estabelecido no caput. Enquanto tais adequações não estiverem concluídas, continuam em vigor os procedimentos e normas atuais, naquilo que não conflitarem com esta Lei, de forma a não prejudicar a continuidade das operações portuárias.

3º No prazo de até 1 (um) ano contado da publicação, todas as instalações portuárias submetidas ao Código ISPS deverão revisar seus Planos de Segurança Portuária à luz dos novos requisitos de cibersegurança e demais aprimoramentos previstos neste Decreto, submetendo-os à aprovação da CESPORTOS competente. Até a aprovação do novo plano, permanece válido o plano existente, desde que não contrarie as disposições desta Lei.

Art. 10º A implementação das medidas de que trata esta Lei poderá contar com apoio técnico e financeiro da União, por meio de programas específicos de

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva
CD251016999900

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PLO73325
EMC 6/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

modernização portuária, linhas de financiamento ou parcerias com organismos internacionais, visando viabilizar a aquisição de tecnologias e a capacitação de pessoal, sobretudo nos portos de menor porte ou menor capacidade de investimento.

Art. 11º As disposições desta Lei não revogam a estrutura normativa vigente aplicável ao setor portuário, incluindo leis, decretos e regulamentos existentes, que permanecem em vigor no que não conflitarem com este ato. As obrigações e responsabilidades aqui previstas somam-se às já estabelecidas, com o propósito de complementar e modernizar o marco regulatório portuário, impulsionando a transformação digital e a aderência aos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil (IMO, OMC, etc.).

CAPÍTULO VII – SANÇÕES

Art. 12º O descumprimento das determinações contidas nesta Lei sujeitará os responsáveis às sanções administrativas e demais consequências previstas em lei, a serem aplicadas pela autoridade competente, assegurados o contraditório e a ampla defesa. As sanções poderão incluir, conforme a gravidade da infração e reincidência:

I - Advertência: para infrações de natureza leve ou início de descumprimento, com estabelecimento de prazo para correção das irregularidades constatadas;

II - Multa: penalidade pecuniária conforme parâmetros estabelecidos em legislação setorial (Lei dos Portos e normas da ANTAQ), proporcional à gravidade da infração e ao porte do infrator, podendo ser diária no caso de infração continuada até a efetiva regularização;

III - Interdição ou Suspensão de Operações: no caso de falhas graves que comprometam a segurança da navegação ou das instalações (por exemplo, ausência deliberada de VTMIS em porto obrigatório, ou falha total nos controles de acesso de uma instalação ISPS), poderá ser determinada a suspensão parcial ou total das atividades portuárias do infrator até a correção do problema, inclusive com possibilidade de impedimento de entrada ou saída de navios em situações emergenciais de risco;

IV - Cassação de Autorização ou Concessão: em última instância, se o operador portuário ou instalação persistentemente deixar de cumprir as obrigações mesmo após multas e suspensões, o poder concedente poderá adotar medidas visando à cassação da outorga, rescisão contratual ou intervenção na instalação, nos termos da lei, para garantir a continuidade e a segurança das operações.

Parágrafo único: A aplicação das sanções previstas neste artigo não prejudica a possibilidade de responsabilização civil ou penal dos infratores por eventuais danos decorrentes do descumprimento (tais como acidentes, danos ambientais ou prejuízos a terceiros), nem o acionamento de mecanismos internacionais, quando aplicável, como a suspensão de reconhecimentos ou certificações exigidas pelo Código ISPS para portos internacionais.

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa – Brasília/DF
Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330

CD251016999900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

CAPÍTULO VIII – DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 14º Os aspectos tratados nesta Lei sejam reavaliados periodicamente pelo poder executivo, em especial acompanhando as evoluções tecnológicas e normativas globais, de modo que a regulamentação nacional permaneça eficaz e alinhada às melhores práticas internacionais em matéria de gestão portuária, segurança da navegação e proteção portuária.

Art. 15 Os recursos de aquisição, manutenção, logística e infraestrutura, de que trata o art. 1º serão oriundos do Fundo de Marinha Mercante (FMM), de acordo com a legislação vigente.

Sala das Comissões, em 06 de Agosto de 2025.

Dep. Benedita da Silva

(PT/RJ)

Justificativa

A presente emenda dispõe sobre a implementação obrigatória de sistemas comunitários portuários, de gerenciamento do tráfego de embarcações e de segurança portuária em todos os portos sob jurisdição nacional. Nosso objetivo é garantir um sistema portuário mais dinâmico, competitivo e moderno, garantindo a segurança necessária para as operações nos portos nacionais. Sendo assim, é necessário a implementação das três diretrizes abaixo:

CD251016999900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PLO733325
EMC 6/2025 PLO733325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

1. Sistema Comunitário Portuário (Port Community System - PCS): Trata-se de uma plataforma eletrônica que integra as informações de todos os envolvidos na cadeia logística portuária, como importadores, exportadores, portos, órgãos fiscalizadores, agentes marítimos e operadores. A obrigatoriedade da implementação visa promover a redução do tempo e custos das operações portuárias, aumentar a transparência, eficiência e a competitividade do setor. No Brasil, a implantação do PCS já está em curso em portos estratégicos como Itajaí, Santos, Rio de Janeiro e Suape, coordenada por um comitê de governança e apoiada por programas de cooperação internacional. A plataforma facilita a integração dos sistemas usados pelos diversos agentes portuários e a troca de informações em tempo real, o que permite automatizar e simplificar processos críticos, reduzindo o tempo de trânsito de cargas.

2. Sistema de Gerenciamento do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System - VTMIS): Esse sistema é importante para a segurança e eficiência da navegação dentro das áreas portuárias. Ele monitora e controla o tráfego de embarcações, garantindo a segurança da entrada e saída dos navios nos portos e prevenindo incidentes com potencial impacto ambiental e econômico. A obrigatoriedade do VTMIS em todos os portos visa uniformizar e elevar os padrões de segurança na navegação interior sob jurisdição nacional.

3. Segurança Portuária: Engloba a observância do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) e de normas relacionadas à segurança pública nos portos. A implementação obrigatória de sistemas de segurança portuária visa prevenir riscos, garantir a integridade das instalações e das operações portuárias, proteger trabalhadores e usuários e coibir atos ilícitos no ambiente portuário. A segurança, portanto, é um componente essencial para o funcionamento organizado e confiável dos portos nacionais.

Em resumo, a obrigatoriedade desses sistemas busca modernizar e padronizar as operações portuárias nacionais, aumentando a segurança, eficiência e transparência dos processos, além de facilitar a gestão integrada das atividades portuárias. Essa medida reflete uma tendência global de digitalização e governança

CD251016999900

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa – Brasília/DF
Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PLO73325
EMC 6/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

compartilhada nos portos, favorecendo a competitividade do setor no comércio internacional e a segurança da navegação e infraestrutura portuária.

CD251016999900

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa – Brasília/DF
Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 17:34:04.907 - PL073325
EMC 7/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.7/2025

Câmara dos Deputados

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

EMENDA Nº _____

Art. 1º Dê-se ao inciso V do art. 4º do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a seguinte redação:

.....

V - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

.....

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca alterar a redação do artigo que trata das diretrizes para a exploração dos portos, para assegurar a "*garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços*" para todos os usuários do setor portuário, incluindo os portos organizados e as instalações portuárias. E, assim, resgatar e fortalecer princípios fundamentais para a competitividade e o desenvolvimento econômico do país, enfraquecidos na redação original da proposta.

A redação original estabelecida pelo projeto de lei, ao focar no "*estímulo da modicidade e da publicidade das tarifas praticadas pelas autoridades portuárias nos portos públicos ou pelas administrações portuárias nos portos concedidos*", exclui a garantia de modicidade dos preços para os

CD250355507400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250355507400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aureo Ribeiro

Apresentação: 06/08/2025 17:34:04.907 - PL073325
EMC 7/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.7/2025

usuários dos terminais de uso privado (TUPs) e arrendatários, que são responsáveis por movimentar uma parcela significativa das cargas no país.

A retirada da garantia de modicidade é vista como um retrocesso e uma violação do princípio da isonomia. Nesse sentido, a proposta original concede uma dupla garantia da modicidade para os operadores portuários e armadores, enquanto os usuários, que são os verdadeiros "*pagadores de todas as contas do sistema logístico-portuário do Brasil*", têm essa garantia suprimida.

Esta abordagem é considerada um desserviço à economia nacional e uma barreira para a possível entrada do Brasil na Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), uma vez que a ausência de modicidade e a publicidade nos preços para os usuários enfraquece a competitividade dos produtos brasileiros no cenário global.

Além de prejudicar a competitividade, a falta de uma metodologia clara para identificar a abusividade de preços e tarifas no setor, combinada com a retirada da garantia de modicidade, abre uma "enorme porteira para aumentos abusivos de preços". Os custos desses aumentos seriam inevitavelmente transferidos para os produtos nas prateleiras, impactando diretamente o cidadão e as camadas menos favorecidas da sociedade.

É preciso que a legislação portuária garanta a modicidade de forma isonômica a todos os envolvidos, promovendo um equilíbrio entre o investidor privado e o usuário. A proposta do projeto original, ao suprimir essa garantia, é percebida como impopular. A emenda busca corrigir esta falha, garantindo que o arcabouço legal do setor portuário seja modernizado de forma equilibrada, justa e sustentável, evitando que o "direito de abuso" prevaleça sobre a proteção do setor produtivo e dos cidadãos.

Por fim, vale ressaltar que a tentativa de suprimir a garantia da modicidade e da publicidade para os TUPs já foi objeto de veto presidencial, evidenciando a relevância do tema e a necessidade de se manter essa proteção. A proposta de emenda, portanto, visa corrigir um ponto crucial do

CD250355507400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250355507400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aureo Ribeiro

Apresentação: 06/08/2025 17:34:04.907 - PL073325
EMC 7/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.7/2025

projeto de lei, alinhando a futura legislação com as necessidades da economia nacional e os direitos dos usuários dos serviços portuários, para que se alcance um setor mais eficiente e competitivo.

Assim, pedimos o apoio para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado Federal AUREO RIBEIRO
Solidariedade/RJ

CD250355507400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250355507400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aureo Ribeiro

Apresentação: 06/08/2025 18:57:20.767 - PL073325
EMC 8/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.8/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se inciso XXXVI ao Art. 13 e os seguintes artigos renumerando-se os demais ao Projeto de Lei nº 733/2025, para a seguinte redação:

" Art. 13 .....

I - .....

XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, de forma a prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto.

Art. 13-A - Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – **Guarda Portuária**: estrutura organizacional da autoridade portuária, composta por Guardas Portuários, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade;

II – **Guarda Portuário**: agente público concursado para o cargo ou emprego público específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III– **Atividades de Segurança Portuária:** conjunto de ações e procedimentos destinados a preservar a integridade de pessoas, bens e operações portuárias, incluindo a prevenção e a coibição de infrações penais e administrativas; e

IV– **Atividades de vigilância**: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sob a supervisão da Guarda Portuária, ressalvadas as

CD251690923200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251690923200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 06/08/2025 18:57:20.767 - PL073325
EMC 8/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.8/2025

competências de outros órgãos.

Art. 13-B - Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I– Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II- Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público e complexo portuário, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no, art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI- Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública e de fiscalização aduaneira, sempre que requisitado;

VII - Promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – Participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X- Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e

CD251690923200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251690923200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 06/08/2025 18:57:20.767 - PL073325
EMC 8/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.8/2025

entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, ANTAQ e demais Autoridades Intervenientes.

§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º -As atividades de vigilância estão sujeitas à supervisão direta da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Serão consideradas adequadas, para os fins desta Lei, as Autoridades Portuárias que, até a data de sua publicação, dispuserem integralmente de unidades de segurança estruturadas, compostas por empregados próprios ou terceirizados, em conformidade com as atribuições estabelecidas no Estudo de Avaliação de Risco (EAR) e no Plano de Segurança Portuária (PSP), ambos devidamente aprovados pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS.

Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

CD251690923200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251690923200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 06/08/2025 18:57:20.767 - PL073325
EMC 8/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.8/2025

I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e entidades integrantes do sistema portuário; e

III – Fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, bem como nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP.

Art. 13-E - Compete à Autoridade Portuária estruturar administrativamente a Guarda Portuária nos seguintes termos:

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste

CD251690923200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251690923200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 06/08/2025 18:57:20.767 - PL073325
EMC 8/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.8/2025

artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) anos na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003.

§ 6º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em consonância com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I- A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, carreira e hierarquia interna;

III - A manutenção da unidade de segurança e inteligência; e VI - A manutenção da unidade de ações especializadas;”

JUSTIFICATIVA

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o “CORTÉX” e o “INFOSEG”, cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem

CD251690923200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251690923200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 06/08/2025 18:57:20.767 - PL073325
EMC 8/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.8/2025

para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

A presente emenda tem por objetivo garantir a manutenção do efetivo atual da Guarda Portuária, sem criação de novos cargos ou aumento de despesas. Trata-se de uma medida técnica, que visa assegurar a continuidade das atividades de segurança pública nos portos organizados. A proposta não gera impacto financeiro adicional, estando em conformidade com os princípios da responsabilidade fiscal e da continuidade do serviço público.

A Guarda Portuária desenvolve papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala das Sessões, ...

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251690923200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251690923200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 06/08/2025 18:58:48.013 - PL073325
EMC 9/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.9/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o inciso III do Art. 100 do Projeto de Lei nº 733/2025, para a seguinte redação:

"Art.
49. .....
.....

I - .....

III - o trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore e Amarradores de navios*;" (NR)*

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda Modificativa ao inciso III do Artigo 100 do Projeto de Lei nº 733/2025 visa incluir a atividade de amarração e desatracação de navios no rol das tarefas desempenhadas pelos trabalhadores portuários nos portos de uso público, bem como nos de uso privado, especificamente ao lado das categorias de estiva, capatazia e conferência de carga.

A justificativa para esta inclusão reside nos seguintes pontos:

1. ***Natureza Essencial e Especializada da Atividade***: O início da operação de uma embarcação se dá logo após a sua amarração ao cais de um determinado porto e, seu término, com a soltura dos cabos de amarração sendo, inclusive, eventos para a aferição do tempo operacional de navios nos portos. Há uma enorme lacuna jurídica e, o momento de se corrigir pois, atualmente, não ser expresso em Lei a amarração de navios como trabalho portuário, vindo o presente Projeto de Lei adequar-se à realidade das operações portuárias, deixando expresso que os serviços de amarração e soltura dos cabos para a atracação e desatracação de navios são atividades cruciais e especializadas para o funcionamento de todo e qualquer espécie de porto. Tais serviços são explicitamente reconhecidos como serviços de apoio portuário, conforme bem podemos observar nos mais diversos Regulamentos de Exploração dos Portos (REP);
2. ***Existência de Mão de Obra Especializada:*** O Regulamento de Exploração dos Portos (REP), documento fundamental que norteia as operações nos portos de uso público (Art.26, § Único, Lei nº

CD257309121400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257309121400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 06/08/2025 18:58:48.013 - PL073325
EMC 9/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.9/2025

12.815/2013), e que foi elaborado conforme diretrizes estabelecidas na Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme bem podemos observar no item 8,2

> *8.2* ***Utilização das instalações de acostagem e atracação*** *– Descrição das instalações de atracação e acostagem. – Sistemas de defensas e de cabeços de amarração, suas características técnicas e capacidade de carga. Certificações, quando aplicável. Apetrechos (escadas de marinheiro, arganéis, etc.), tomadas d'água, de combustíveis, de fornecimento de energia elétrica a navios e instalações terrestres. – Eventuais restrições ao uso de propulsores laterais. –* ***Condições específicas de utilização das instalações de atracação e acostagem, formas de requisição de uso e de remuneração, quando aplicável****. Identificação de impressos e formulários eletrônicos utilizados.*

Assim, as atividades de amarração e desamarração de navios/embarcações, dentro da área do porto, são realizadas por trabalhadores habilitados à execução e, portanto, demonstrando a existência consolidada de uma **categoria profissional distinta e essencial para essas operações.**

3. ***Requisitos de Qualificação e Segurança***: A atividade de amarração e desamarração quando da desatracação da embarcação exige formação adequada à sua execução, com treinamento e capacitação específica. Como bem podemos observar no procedimento do SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADO dos Portos do Paraná, Norma de Código: PO-APPA-SGI-020[1], reforçando o caráter técnico e de segurança intrínseco à função, justificando sua categorização como trabalho portuário.
Além disso, as empresas que realizam esses serviços precisam ser credenciadas junto à Autoridade Portuária e atender a rigorosos requisitos de segurança, conforme podemos observar ***in verbis:***

> *5.5.1.* ***As empresas credenciadas devem garantir que os trabalhadores, próprios ou terceirizados, recebam treinamento sobre utilização, guarda e conservação de EPI's a ser elaborado e realizado pela empresa credenciada****, bem como garantir que utilizem os equipamentos de proteção individual mínimos durante os serviços*
>
> ***5.8.3.*** *Todos os trabalhadores das empresas de amarração, desamarração e puxada de navios, que executem essas atividades, deverão ser capacitados para Marítimos ou* ***função***

[1] https://www.portosdoparana.pr.gov.br/sites/portos/arquivos_restritos/files/documento/2025-07/po-appa-sgi-020_seguranca_na_amarracao_desamarracao_e_puxada_de_navios_rev_06.pdf

CD257309121400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257309121400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 06/08/2025 18:58:48.013 - PL073325
EMC 9/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.9/2025

> ***inerente às suas atividades****, conforme estabelecido pela Norma da Autoridade Marítima para Aquaviários - NORMAM – 13/ DPC.*

Importante ressaltar para o Regulamento de Exploração do Porto da Vports[2], concessionária portuária privada, por entender a extrema necessidade de qualificação destes profissionais, estabeleceu em seu item 15.3.4 a EXCLUSIVIDADE destes para o exercício das atividades de atracação e desatracação de embarcações.

> ***15.3.4.*** *A amarração e desamarração de navios/embarcações dentro do porto organizado, será* ***realizada por mão de obra especializada****, a ser* ***executada exclusivamente por amarradores e desatracadores de navios.***

4. ***Inconsistência Conceitual e Operacional***: A exclusão da amarração e desamarração do conceito de trabalho portuário pode gerar inconsistências regulatórias, dado que a sua execução é vital para a movimentação de mercadorias e embarcações. A manutenção de uma equipe mínima de segurança a ser estabelecida em instrumento coletivo do trabalho, com comunicação constante entre a equipe de terra e o prático, evidencia a complexidade e a importância operacional que a atividade possui dentro do porto.
5. Portanto, a inclusão da atividade de amarração e desamarração de navios no Artigo 100, inciso III, do PL 733/2025, junto com as demais categorias de trabalhadores portuários avulsos (estiva, capatazia, conferência, bloco), assegura o reconhecimento formal de uma função vital e especializada, alinhando a legislação proposta com a realidade operacional e regulatória já existente nos portos brasileiros, conforme os preceitos da Portaria nº 245/2013 da SEP e os procedimentos de segurança em vigor.

A natureza especializada, os rigorosos requisitos de qualificação e segurança, a estrutura de equipe organizada e a essencialidade para a movimentação de embarcações tornam a amarração e desamarração uma atividade intrinsecamente ligada à operação portuária, justificando seu reconhecimento formal como tal.

Sala das Sessões, ...

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

[2] https://vports.com.br/wp-content/uploads/2023/07/Regulamento-de-Exploracao-ao-Porto.pdf

CD257309121400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257309121400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 10/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.10/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o *caput* do Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 21. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:" (NR)

JUSTIFICATIVA

A supressão da expressão "do porto público" do caput do Art. 21 é medida necessária para garantir a coerência e a clareza do ordenamento jurídico, evitando contradições interpretativas com o Art. 20 e seu §1º. Conforme o Art. 20, "será instituído, em cada porto público, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP)", definindo de forma abrangente a criação do CAP em cada unidade portuária pública. Já o §1º esclarece que, quando o porto público integrar um complexo portuário, o CAP pertencerá ao complexo, o que evidencia a sistemática de organização aplicável a diferentes configurações administrativas.

A manutenção da expressão "do porto público" no Art. 21 cria uma redundância desnecessária e pode gerar ambiguidades quanto à abrangência e à competência do CAP. Isso ocorreria se a instituição fosse indevidamente concebida como exclusiva de um porto isolado, desconsiderando a possibilidade da integração deste em um complexo portuário, conforme previsto no §1º do Art. 20.

Portanto, a supressão dessa expressão resulta em um texto legislativo mais coeso e tecnicamente adequado, harmonizando as disposições normativas e assegurando que o CAP seja instituído de modo uniforme, independentemente de o porto público estar isolado ou inserido em um complexo portuário. Essa medida contribui para a melhor técnica legislativa, promovendo segurança jurídica e evitando interpretações conflitantes.

.Sala das Sessões, ...

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251544489200

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251544489200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 11/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.11/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se a alínea "f" do inciso IV do Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A retirada da representação da praticagem como parte do Bloco IV dos usuários dos serviços portuários no Conselho de Autoridade Portuária (CAP) fundamenta-se na natureza da atividade desempenhada pelos práticos e sua regulamentação específica. A praticagem consiste em um serviço essencial de orientação e manobra das embarcações realizado por profissionais especializados, enquadrando-se como uma atividade profissional de aquaviário, conforme disposto na Lei nº 9.537/1997, em seus arts. 2º, *II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional*; e *XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;*

Dessa forma, os práticos não se caracterizam como usuários do porto, mas sim como trabalhadores aquaviários que prestam um serviço técnico às embarcações, garantindo segurança na navegação e na atracação nos portos brasileiros. Esse entendimento sustenta a exclusão de sua representação no bloco destinado aos usuários, uma vez que a participação no CAP deve refletir os interesses daqueles que contratam e utilizam diretamente os serviços portuários, como armadores, operadores portuários e demais entidades afins.

Além disso, a supressão reforça a adequação da composição do CAP às categorias corretamente identificadas como usuárias dos serviços portuários, evitando interpretações equivocadas sobre a função da praticagem dentro desse contexto. Os práticos possuem um papel essencial na segurança da navegação, mas sua atuação é regulada separadamente e não se encaixa na definição de usuário do porto.

Portanto, a revisão do Art. 21, suprimindo a representação da praticagem no bloco dos usuários, busca garantir maior coerência na estrutura do CAP e na representatividade de seus membros, alinhando-se aos princípios de regulação profissional e às normas estabelecidas para a atividade portuária.

CD250787435700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250787435700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

.Sala das Sessões, ...

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PLO73325
EMC 11/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.11/2025

CD250787435700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250787435700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 12/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.12/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o inciso V do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025, para a seguinte redação:

"Art.
22. .....
.....

I - .....

V – Constituir Comitê Gestor, no plano local e/ou regional, da execução da Política de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Ambiental Portuária e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso V no dispositivo normativo tem como objetivo central a **constituição de Comitês Gestores** no plano local e/ou regional para a execução de políticas fundamentais relacionadas à educação profissional, infraestrutura portuária, sustentabilidade ambiental e segurança da informação nos portos. Esses comitês desempenham um papel estratégico na governança e na articulação interinstitucional, garantindo a implementação eficaz das diretrizes previstas.

A justificativa para essa medida se sustenta nos seguintes pontos:

1. Gestão Integrada da Educação Profissional e Tecnológica

O setor portuário demanda trabalhadores altamente qualificados, e a educação profissional e tecnológica é essencial para garantir competitividade e eficiência operacional. A criação de um comitê gestor assegura que a política de qualificação seja adaptada às necessidades locais e regionais, promovendo itinerários formativos alinhados às exigências do mercado.

2. Acompanhamento da Execução do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária

CD256184037900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256184037900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 12/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.12/2025

A dragagem é um elemento crucial para a infraestrutura dos portos e hidrovias, garantindo a manutenção da profundidade e acessibilidade para operações logísticas. A presença de um comitê gestor regional fortalece o acompanhamento das intervenções, assegurando a aplicação eficiente dos recursos e a execução dentro dos padrões técnicos exigidos.

3. Fortalecimento da Política Ambiental Portuária

Os impactos ambientais das atividades portuárias exigem uma governança robusta para garantir sustentabilidade. A criação de um comitê gestor permite ações coordenadas para implementar medidas de mitigação, promover boas práticas ambientais e garantir conformidade com legislações ambientais em nível local e regional.

4. Segurança da Informação nos Portos

Com o avanço da digitalização das operações portuárias, a **Política Nacional de Segurança da Informação** se torna um fator estratégico na proteção de dados, sistemas e processos sensíveis. A atuação do comitê gestor assegura que medidas de segurança cibernética sejam implementadas adequadamente, protegendo infraestruturas críticas contra vulnerabilidades tecnológicas.

5. Articulação de Esforços Locais e Regionais

A descentralização da gestão por meio dos comitês locais e regionais fortalece a governança participativa, permitindo que as decisões sejam tomadas de forma mais ágil e ajustadas às demandas específicas de cada região portuária. Essa articulação promove maior eficiência na implementação das políticas públicas e no monitoramento de seus impactos.

Dessa forma, a constituição do Comitê Gestor no plano local e regional assegura uma abordagem coordenada e eficaz na execução das políticas mencionadas, fortalecendo a gestão portuária, garantindo melhores condições de trabalho e impulsionando o desenvolvimento sustentável do setor.

.....

Sala das Sessões, ...

CD256184037900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256184037900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PLO73325
EMC 12/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.12/2025

CD256184037900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256184037900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 13/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.13/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se a alínea "e" ao inciso I do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
22. .....
.....

I - .....

a).....

e) alterações nas políticas aplicáveis local e/ou regionalmente do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; da Política Ambiental Portuária e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos;

JUSTIFICATIVA

A inclusão da alínea– que atribui ao Conselho de Autoridade Portuária a prerrogativa de propor alterações nas políticas aplicáveis local e/ou regionalmente do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; da Política Ambiental Portuária; e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos – fundamenta-se na necessidade de ampliar e aprofundar a participação dos órgãos consultivos na definição e aprimoramento das diretrizes estratégicas que regem o setor portuário.

Essa medida visa responder ao dinamismo e às transformações que impactam o ambiente portuário, promovendo a atualização contínua das políticas que, por sua natureza, devem acompanhar as inovações tecnológicas, as mudanças nas demandas do mercado e a evolução dos desafios ambientais e de segurança. Ao facultar que o Conselho proponha alterações nesses instrumentos normativos, garante-se a incorporação de práticas inovadoras e o alinhamento das diretrizes locais e regionais com a estratégia nacional, fortalecendo a competitividade e a sustentabilidade do setor.

CD255118112000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255118112000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 13/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.13/2025

Ademais, a inclusão desse aditamento reforça o compromisso com os princípios da transparência e da governança participativa, permitindo que os diversos stakeholders – que atuam na operação, na educação, na gestão ambiental e na segurança digital dos portos – contribuam para a construção de uma política setorial robusta e adaptada às realidades específicas de cada região. Essa integração de competências e saberes é essencial para que os portos se modernizem e se adequem a um cenário global em constante evolução.

Por fim, o aditamento da alínea "i)" representa um avanço na articulação entre as esferas de gestão e execução das políticas públicas portuárias, demonstrando o compromisso com a melhoria contínua dos processos e a construção de um ambiente operacional seguro, eficiente e sustentável.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255118112000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255118112000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 14/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.14/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se a alínea "e" ao inciso I do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
22. .....
.....

I - .....

a).....

e) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos;"

JUSTIFICATIVA

A inclusão da alínea – que prevê que o Conselho de Autoridade Portuária seja ouvido a respeito da elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos – fundamenta-se na essencial necessidade de aliar o desenvolvimento do setor portuário às melhores práticas internacionais de gestão de saúde e segurança ocupacional. Em particular, a adoção dos princípios estabelecidos pela ISO 45001 – norma internacional para sistemas de gestão de saúde e segurança ocupacional – assegura a implementação de controles rigorosos, a mitigação de riscos e a promoção de um ambiente de trabalho mais seguro e saudável para os trabalhadores.

A ISO 45001 enfatiza a importância de um sistema de gestão que integre a participação ativa dos colaboradores, a liderança comprometida e a melhoria contínua, propiciando a identificação preemptiva de riscos e a implementação de medidas preventivas eficazes. Ao orientar a Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional dos Portos segundo tais diretrizes, garante-se que as práticas de segurança e prevenção estejam em consonância com os padrões internacionais, promovendo não somente a proteção dos trabalhadores, mas também a eficiência operacional e a resiliência do setor portuário.

CD253918049100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253918049100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 14/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.14/2025

Ademais, a participação do Conselho de Autoridade Portuária nesse processo reafirma o compromisso com a transparência, o diálogo e a responsabilidade na definição e execução das políticas setoriais. Essa medida fortalece a governança e contribui para a formação de uma cultura organizacional orientada para a segurança, fatores decisivos para a prevenção de acidentes e para a melhoria contínua dos ambientes de trabalho.

Em síntese, o aditamento da alínea "j)" reflete a integração de diretrizes reconhecidas internacionalmente com os interesses estratégicos no âmbito portuário, evidenciando o compromisso com a excelência na gestão de saúde e segurança ocupacional, conforme estabelecido pela ISO 45001.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253918049100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253918049100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 15/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.15/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se a alínea "e" ao inciso I do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
22. .....
.....

I - .....

a).....

e) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos;"

JUSTIFICATIVA

A inclusão da alínea – que prevê que o Conselho de Autoridade Portuária seja ouvido a respeito da elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos – fundamenta-se na essencial necessidade de aliar o desenvolvimento do setor portuário às melhores práticas internacionais de gestão de saúde e segurança ocupacional. Em particular, a adoção dos princípios estabelecidos pela ISO 45001 – norma internacional para sistemas de gestão de saúde e segurança ocupacional – assegura a implementação de controles rigorosos, a mitigação de riscos e a promoção de um ambiente de trabalho mais seguro e saudável para os trabalhadores.

A ISO 45001 enfatiza a importância de um sistema de gestão que integre a participação ativa dos colaboradores, a liderança comprometida e a melhoria contínua, propiciando a identificação preemptiva de riscos e a implementação de medidas preventivas eficazes. Ao orientar a Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional dos Portos segundo tais diretrizes, garante-se que as práticas de segurança e prevenção estejam em consonância com os padrões internacionais, promovendo não somente a proteção dos trabalhadores, mas também a eficiência operacional e a resiliência do setor portuário.

CD252840849200

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252840849200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 15/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.15/2025

Ademais, a participação do Conselho de Autoridade Portuária nesse processo reafirma o compromisso com a transparência, o diálogo e a responsabilidade na definição e execução das políticas setoriais. Essa medida fortalece a governança e contribui para a formação de uma cultura organizacional orientada para a segurança, fatores decisivos para a prevenção de acidentes e para a melhoria contínua dos ambientes de trabalho.

Em síntese, o aditamento da alínea "j)" reflete a integração de diretrizes reconhecidas internacionalmente com os interesses estratégicos no âmbito portuário, evidenciando o compromisso com a excelência na gestão de saúde e segurança ocupacional, conforme estabelecido pela ISO 45001.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD252840849200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252840849200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 16/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.16/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se a alínea "e" ao inciso I do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
22. .....
.....

I - .....

a).....

e) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Ambiental Portuária;"

JUSTIFICATIVA

A inclusão da alínea – que prevê a elaboração e execução, no âmbito local e/ou regional, da Política Ambiental Portuária – justifica-se pela necessidade de integrar, de forma ampla e sistemática, os instrumentos de gestão ambiental aos processos decisórios do setor portuário. Esta medida reconhece o papel estratégico do Conselho de Autoridade Portuária na definição de diretrizes que permitam um gerenciamento eficaz dos impactos ambientais decorrentes das atividades portuárias.

Os portos, por sua natureza complexa e multifacetada, possuem a obrigação de elaborar inventários de Aspectos Ambientais Significativos, os quais são instrumentos essenciais para identificar, quantificar e priorizar as fontes de impacto ambiental. Tais inventários constituem a base para a implementação de ações mitigadoras e corretivas, bem como para o aprimoramento contínuo dos sistemas de gestão ambiental. Assim, permitir que o Conselho se manifeste sobre a Política Ambiental Portuária fortalece a interação entre os setores operacionais, técnicos e de planejamento, garantindo que as medidas adotadas reflitam as reais necessidades e desafios ambientais do setor.

Ademais, a participação do Conselho em todas as fases – desde a concepção até a execução – da Política Ambiental Portuária promove

CD253426893800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253426893800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 16/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.16/2025

sinergia entre os interesses estratégicos do setor e o compromisso institucional com a sustentabilidade. Essa integração não só aprimora o monitoramento dos impactos ambientais, mas também assegura maior transparência, previsibilidade e governança, condições fundamentais para o desenvolvimento sustentável da atividade portuária.

Em síntese, o aditamento da alínea "g)" fortalece o princípio da participação democrática e do diálogo entre os diversos stakeholders, alinhando as práticas portuárias com as exigências ambientais contemporâneas e reforçando a importância dos instrumentos de gestão ambiental, como os inventários de Aspectos Ambientais Significativos.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253426893800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253426893800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 17/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.17/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se a alínea "e" ao inciso I do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
22. .....
.....

I - .....

a).....

e) a apresentação das demonstrações financeiras dos portos públicos;"

JUSTIFICATIVA

A inclusão da alínea– que estabelece a apresentação das demonstrações financeiras dos portos públicos – fundamenta-se na necessidade de reforçar os princípios da transparência e da accountability na gestão dos portos. Essa medida visa assegurar que a administração portuária se conduza com o mais elevado grau de clareza na divulgação de suas informações financeiras, permitindo o acompanhamento efetivo por parte dos órgãos de controle, dos usuários do serviço e da sociedade.

Ao garantir o acesso sistemático e periódico às demonstrações financeiras, fomenta-se uma cultura de prestação de contas que contribui para a identificação precoce de eventuais inconsistências e para o aprimoramento dos mecanismos internos de controle. Essa transparência fortalece a confiança dos stakeholders e viabiliza a implementação de políticas públicas mais eficazes, refletindo, assim, o compromisso dos portos públicos com a boa governança e com a integridade na administração dos recursos.

Em síntese, o aditamento da alínea "h)" promove a eficiência administrativa e o controle social, integrando os valores democráticos e contribuindo para o desenvolvimento sustentável do setor portuário, por meio do rigor no monitoramento e na divulgação dos dados financeiros. Essa iniciativa representa, portanto, um avanço significativo na gestão dos portos públicos e no fortalecimento dos mecanismos de accountability.

Sala da Comissão, de de 2025

CD255981343300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255981343300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PLO73325
EMC 17/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.17/2025

CD255981343300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255981343300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 18/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.18/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se a alínea "e" ao inciso I do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
22. .....
.....

I - .....

a).....

e) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos;"

JUSTIFICATIVA

A inclusão da alínea– que estabelece a necessidade de o Conselho de Autoridade Portuária ser ouvido acerca da elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos – fundamenta-se no papel estratégico deste Conselho em representar e articular as diversas dimensões de interesse do setor portuário.

A experiência acumulada e a visão integrada do Conselho sobre os temas portuários revelam a importância de se promover uma sinergia efetiva entre o porto e as instituições de ensino e pesquisa. Dessa forma, a participação do Conselho no debate sobre políticas educacionais e tecnológicas garante que os programas voltados à formação profissional, à pesquisa aplicada e à extensão sejam adequadamente alinhados às reais necessidades e desafios do setor econômico portuário.

Ademais, a inclusão desta alínea fortalece o princípio da participação democrática e colaborativa, permitindo que os trabalhadores e demais stakeholders possam contribuir para o desenvolvimento de práticas inovadoras e qualificadoras. Essa abordagem não só eleva o nível de competitividade das operações portuárias, mas também potencializa a geração de conhecimento e o desenvolvimento de competências que são fundamentais para a evolução sustentável do setor.

Em síntese, ao assegurar a manifestação do Conselho de Autoridade Portuária sobre esse tema, promove-se a integração entre a educação profissional, a

CD253728663400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253728663400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 18/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.18/2025

pesquisa e as práticas operacionais do porto, elevando o patamar técnico e tecnológico dos trabalhadores e, por conseguinte, a eficiência e a modernização de toda a cadeia portuária.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253728663400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253728663400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PL073325
EMC 19/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.19/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se a alínea "e" ao inciso I do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
22. .....
.....

I - .....

a).....

e) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária;"

JUSTIFICATIVA

A inclusão da alínea "e) a elaboração e execução do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária" no dispositivo tem por finalidade garantir que o Conselho de Autoridade Portuária exerça sua legítima prerrogativa de manifestação sobre todos os temas de interesse do porto. Essa medida se justifica pela relevância estratégica do Plano Nacional de Dragagem, instrumento essencial para assegurar a navegabilidade, a eficiência operacional e a sustentabilidade das atividades portuárias e hidroviárias.

O Plano em questão estabelece diretrizes que impactam diretamente a segurança, o meio ambiente e a competitividade do setor. Assim, ao possibilitar que o Conselho seja ouvido quanto à sua elaboração e execução, assegura-se a integração das diversas perspectivas e expertises dos agentes portuários na formulação de políticas que atendam, de maneira ampla e democrática, aos interesses coletivos do setor. Essa participação reforça o princípio do negociado sobre o legislado e fortalece a governança setorial, promovendo transparência e eficiência na tomada de decisões.

Por fim, a medida corrobora a legitimidade do Conselho de Autoridade Portuária como órgão representativo e consultivo, capacitado a se pronunciar de forma técnica e abrangente sobre os assuntos que permeiam o universo portuário. Dessa forma, a inserção da alínea "e" contribui para o aperfeiçoamento das políticas públicas e normativas que regem o setor, refletindo o compromisso com a participação efetiva e a representatividade dos stakeholders envolvidos.

CD255809680700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255809680700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:10.703 - PLO73325
EMC 19/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.19/2025

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255809680700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255809680700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:27.340 - PL073325
EMC 20/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.20/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o inciso XVIII do Art. 49 do Projeto de Lei nº 733/2025, para a seguinte redação:

"Art.
49. .....
.....

I - .....

XVIII - à certificação em relação ao comprometimento com práticas sustentáveis de responsabilidade social e responsáveis em relação ao meio ambiente, segurança, saúde e segurança no trabalho e boas práticas de governança corporativa;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A modificação proposta ao inciso XVIII do Art. 49 visa aprofundar o compromisso dos contratos de concessão com a promoção de práticas sustentáveis e de responsabilidade social que incluam, de maneira efetiva, a defesa dos direitos fundamentais dos trabalhadores, com ênfase especial na proteção do direito à maternidade.

Ao exigir a certificação que comprove o comprometimento com ações voltadas ao meio ambiente, à segurança, à saúde e à promoção de boas práticas de governança corporativa, como por exemplo o alinhamento com padrões internacionais que orientam a adoção de sistemas de gestão integrados, como a norma ISO 45001, que estabelece os requisitos para um Sistema de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho (SGSST), e a norma da série NBR ISO 26001. o dispositivo reforça, em especial, a necessidade de um ambiente de trabalho que respeite e valorize a dignidade das trabalhadoras, especialmente no que se refere à maternidade.

Nesse contexto, a modificação não apenas reafirma a importância das práticas sustentáveis do ponto de vista ambiental e corporativo, mas também amplia seu escopo para incluir a criação de condições laborais protetivas. Essa abordagem integradora reconhece que a promoção da responsabilidade social deve abarcar todos os aspectos do ambiente de trabalho, garantindo, entre outras medidas, a

CD253059645900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253059645900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:27.340 - PL073325
EMC 20/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.20/2025

oferta de infraestrutura adequada para a proteção da maternidade como, por exemplo, a construção de locais destinados à guarda dos filhos das trabalhadoras durante o período da amamentação que deverão possuir, no mínimo, um berçário, uma saleta de amamentação, uma cozinha dietética e uma instalação sanitária segregados da área de risco.

Essa infraestrutura é essencial para proporcionar condições seguras e favoráveis que permitam a conciliação das atividades laborais com as necessidades específicas das mulheres em período materno, como espaços destinados à amamentação, pausas adequadas e demais adaptações necessárias para preservar a saúde e o bem-estar.

Ao incorporar esse compromisso contratual, o legislador busca incentivar os concessionários a adotarem uma postura proativa, não apenas cumprindo obrigações mínimas, mas investindo na criação de um ambiente de trabalho que efetivamente proteja e sustente o direito à maternidade. A certificação, portanto, torna-se uma ferramenta estratégica para assegurar que as políticas de segurança, saúde e governança corporativa se alinhem com práticas de responsabilidade social que promovam valores humanos essenciais, refletindo uma gestão que prioriza o bem-estar integral das trabalhadoras.

Desta forma, a modificação reforça a ideia de que a sustentabilidade corporativa passa também pela garantia de condições laborais justas e protetivas, contribuindo para a construção de um modelo de gestão que une eficiência operacional a um compromisso real com os direitos humanos, em especial o direito à maternidade. Essa mudança, portanto, representa um avanço significativo na consolidação de uma cultura de governança que coloca a proteção e a promoção da qualidade de vida no centro das relações de trabalho.

Sala das Sessões, ...

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253059645900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253059645900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 10:27:27.340 - PL073325
EMC 21/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.21/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o §2º do Art. 11 do Projeto de Lei nº 733/2025, para a seguinte redação:

"Art.
11. .....
.....

§1º
- .....

§ 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, quando necessária à instrução do processo, consultar outros órgãos ou entidades administrativas isoladamente ou em reunião conjunta, com a participação de titulares ou representantes dos órgãos competentes, lavrando-se a respectiva ata, a ser juntada aos autos no prazo máximo de 90 (noventa) dias." (NR)

JUSTIFICATIVA

Conforme o Art. 35 da Lei nº 9.784/1999, que disciplina o processo administrativo na administração federal, os atos praticados devem observar os princípios da eficiência, da razoabilidade e da segurança jurídica. O emprego da palavra "consultar" traz um caráter meramente facultativo ou orientador, fragilizando a atuação do órgão de defesa da concorrência (Cade) frente à ANTAQ, pois não impõe, de forma obrigatória, a integração dos demais entes ou órgãos competentes à instrução do processo.

A supressão desse termo e sua substituição por uma previsão que determine a realização, quando necessária para a instrução processual, de audiência conjunta – com a participação efetiva dos titulares ou de seus representantes e a lavratura de ata a ser juntada aos autos em prazo máximo de 90 dias – visam:

1. Fortalecer a Efetividade do Procedimento: A adoção de uma reunião conjunta torna obrigatória a participação dos órgãos e entidades envolvidos, eliminando a ambiguidade inerente à simples "consulta" e garantindo que todos os elementos probatórios e técnicos sejam colhidos de forma integrada.

CD258219320300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258219320300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:27.340 - PL073325
EMC 21/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.21/2025

2. Assegurar a Segurança Jurídica: Ao substituir o procedimento consultivo por um mecanismo vinculante, reafirma-se o cumprimento rigoroso dos trâmites administrativos, conforme o preceito do Art. 35 da Lei nº 9.784/1999, proporcionando maior transparência e consistência aos atos praticados pelo Cade.

3. Evitar Atrasos e Incertezas na Instrução do Processo: A obrigatoriedade de audiência conjunta, com a respectiva lavratura de ata em prazo determinado, impede que o processo fique sujeito à mera deliberação eventual de outros órgãos, o que pode comprometer a celeridade e a eficácia da tomada de decisão.

4. Reforçar a Autonomia do Cade: A alteração reforça o posicionamento do Cade como órgão de defesa da concorrência, conferindo-lhe prerrogativas que transcendam a mera orientação consultiva, de forma a garantir que sua atuação não seja prejudicada por entraves procedimentais que possam desviar o caráter decisório e integrador do processo.

Dessa forma, a supressão da palavra "consultar" e sua substituição pelo procedimento de audiência conjunta, com a devida formalização e prazo fixo para a juntada da ata aos autos, demonstram-se medidas indispensáveis para o aprimoramento e fortalecimento do sistema administrativo aplicado ao controle do exercício abusivo nos serviços portuários.

A aplicação deste dispositivo assegura, portanto, a integridade do processo decisório e o respeito às melhores práticas de administração pública, configurando-se como uma ferramenta essencial para o aprimoramento contínuo da gestão e para o fortalecimento institucional.

Sala das Sessões, ...

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258219320300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258219320300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:27.340 - PL073325
EMC 22/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.22/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o inciso VI do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025, para a seguinte redação:

"Art.
22. .....
.....

I - .....

VI – Deliberar sobre voto de desconfiança de diretor da Autoridade Portuária quando evidenciados indícios e fundamentadas razões que indiquem incompatibilidade de conduta ou desempenho com os interesses estratégicos e administrativos da instituição, cuja proposição deve ser motivada por relatório circunstanciado dos fatos e das razões que justificam a medida, demonstrando indícios de descumprimento dos deveres inerentes ao cargo, garantido o exercício do contraditório e da ampla defesa." (NR)

JUSTIFICATIVA

A inserção do inciso "VI" visa consolidar os mecanismos de controle e a transparência na Administração da Autoridade Portuária, reforçando os princípios de boa governança e responsabilização dos gestores. Ao facultar a deliberação sobre o voto de desconfiança do Diretor da Autoridade Portuária, quando existentes indícios e fundamentadas razões que indiquem incompatibilidade de conduta ou desempenho com os interesses estratégicos e administrativos da Instituição, assegura-se que a gestão executiva permaneça alinhada com os objetivos institucionais e que qualquer desvio de conduta ou ineficiência seja prontamente identificado e corrigido.

Esta medida confere ao órgão deliberativo a prerrogativa de avaliar e, quando necessário, tomar providências em situações de possível inadequação do desempenho do Diretor, garantindo que a continuidade administrativa esteja subordinada a padrões de excelência, transparência e eficiência. Assim, o voto de desconfiança atua como um instrumento de verificação e, subsidiariamente, como um mecanismo corretivo, que reflete a confiança e o rigor na condução das políticas e operações da Autoridade Portuária.

CD254562469600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254562469600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:27:27.340 - PL073325
EMC 22/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.22/2025

Além disso, tal dispositivo reforça a responsabilidade dos dirigentes, estabelecendo que sua permanência no comando depende não só dos resultados operacionais, mas também de uma conduta compatível com os interesses estratégicos e a boa gestão administrativa da Instituição. Dessa forma, o inciso "VII" não só contribui para a proteção do patrimônio público e a consolidação de um ambiente de gestão ética, mas também promove a confiança dos usuários e demais stakeholders na governança da Autoridade Portuária.

A aplicação deste dispositivo assegura, portanto, a integridade do processo decisório e o respeito às melhores práticas de administração pública, configurando-se como uma ferramenta essencial para o aprimoramento contínuo da gestão e para o fortalecimento institucional.

.....

Sala das Sessões, ...

CD254562469600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254562469600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 07/08/2025 10:27:27.340 - PLO73325
EMC 22/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.22/2025

CD254562469600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254562469600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 10:37:49.147 - PL073325
EMC 23/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.23/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o *caput* do Art. 20 do Projeto de Lei nº 733/2025, para a seguinte redação:

"Art. 20. Será instituído, em cada porto público e/ou complexo portuário, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP)." (NR)

.

JUSTIFICATIVA

A instauração do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) em cada porto público e/ou complexo portuário responde à necessidade de um organismo consultivo e deliberativo que promova uma gestão integrada e colaborativa dos portos, especialmente quando se encontram reunidos em um mesmo cluster. Essa medida é fundamental para enfrentar desafios comuns e capitalizar oportunidades que beneficiem não apenas cada porto individualmente, mas toda a região portuária.

Assim, o Fomento à Cooperação e à Integração dos portos situados em clusters compartilham uma realidade operacional e estratégica semelhante, onde os desafios – como infraestrutura, segurança, competitividade e sustentabilidade – costumam ser interdependentes. Ao instituir o CAP, cria-se um fórum permanente para o intercâmbio de experiências e a harmonização de procedimentos. Esse espaço de diálogo facilita a cooperação mútua, permitindo que as melhores práticas sejam disseminadas e que haja maior sinergia nas ações de desenvolvimento regional.

A busca pelo Aperfeiçoamento da Gestão e da Tomada de Decisões com a criação de um órgão consultivo e deliberativo proporciona a consolidação de uma estrutura de governança que auxilia na elaboração e execução de políticas portuárias eficazes. Com a participação de especialistas e representantes dos diversos segmentos do setor, o CAP contribui para uma tomada de decisão mais democrática e fundamentada, o que resulta em ações mais assertivas e alinhadas com as necessidades específicas de cada porto ou complexo portuário.

CD258181982100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258181982100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 10:37:49.147 - PL073325
EMC 23/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.23/2025

Cada vez mais a Transparência e Responsividade nas Ações promove maior transparência na gestão dos portos ao envolver múltiplos atores na supervisão e no acompanhamento das atividades. Essa transparência gera confiança e possibilita a implementação de mecanismos de controle social, essenciais para a responsabilização dos gestores públicos. Além disso, a existência de um órgão colegiado agiliza a resposta a eventuais crises ou oportunidades, garantindo que as medidas adotadas sejam oportunas e bem fundamentadas.

Portanto, a Integração de Políticas Públicas e Desenvolvimento Econômico Regional, ao articular as estratégias de gestão entre os portos de um mesmo cluster, o CAP se torna um elo vital entre as políticas públicas e a prática operacional. Essa integração não apenas amplia a eficiência dos serviços portuários, mas também potencializa o impacto econômico das atividades portuárias na região. Por meio dessa colaboração, é possível maximizar o volume de movimentação, estimular investimentos e gerar empregos, promovendo o desenvolvimento econômico e o fortalecimento da competitividade regional.

Em síntese, a instituição do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) justifica-se pela necessidade de criar um ambiente de colaboração estratégica, onde a troca de informações e a deliberação conjunta possam elevar o patamar de eficiência e inovação dos portos públicos. Esse organismo se apresenta, portanto, como um instrumento essencial para a modernização e a integração do setor portuário, colocando os portos em uma posição de vantagem para responder aos desafios contemporâneos e impulsionar o desenvolvimento regional.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258181982100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258181982100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 11:43:01.517 - PL073325
EMC 24/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.24/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o Art. 146 do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

O dispositivo previsto no Art. 18-A, que condiciona a atuação do Departamento de Estudos Econômicos à provocação pelas Agências Reguladoras, restringe a autonomia do órgão e impede o livre exercício de suas funções, conforme estabelecido pela Lei nº 12.259/2011. Ao impor que a promoção da concorrência só poderá ocorrer mediante a iniciativa das Agências Reguladoras, o referido dispositivo compromete a capacidade proativa do Departamento de Estudos Econômicos.

Essa condição interfere diretamente nas prerrogativas contidas no Art. 19, incisos I, VI e VIII, que asseguram ao órgão, de forma autônoma, a responsabilidade de:

- Promover a concorrência sobre propostas de alterações de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços, submetidos a consulta pública pelas agências reguladoras e, quando pertinente, a análise dos pedidos de revisão de tarifas e das minutas (Art. 19, I);
- Propor a revisão de atos normativos da administração pública federal, estadual, municipal e do Distrito Federal que afetem ou possam afetar a concorrência em diversos setores econômicos (Art. 19, VI); e
- Encaminhar representação ao órgão competente para a adoção das medidas legais cabíveis quando identificados atos normativos de caráter anticompetitivo (Art. 19, VIII).

Ademais, o condicionamento imposto pelo Art. 18-A contrairia os princípios da autonomia e independência administrativa, uma vez que a promoção da concorrência e a revisão normativa são funções estratégicas que demandam atuação imparcial e desimpedida por parte do Departamento de Estudos Econômicos.

Portanto, a manutenção do Art. 18-A no PL 722/2025 apresenta-se incompatível com o ***ethos*** de independência e proatividade que deve nortear a atuação do órgão, limitando-o a uma postura reativa em detrimento da necessária

CD252029767800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252029767800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 11:43:01.517 - PL073325
EMC 24/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.24/2025

intervenção proativa para a promoção de um ambiente econômico mais competitivo e justo.

Assim, a supressão do referido dispositivo é imprescindível para que a Secretaria de Acompanhamento Econômico/Departamento de Estudos Econômicos possa exercer plenamente suas funções, sem condicionamentos que fragilizem sua efetividade e a consecução dos objetivos normativos estabelecidos pela legislação.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD252029767800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252029767800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 11:44:18.057 - PL073325
EMC 25/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.25/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o Art. 148 do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo a supressão do dispositivo constante no § 6º B, o qual estabelece que o espaço físico em águas públicas, mencionado no § 2º, na área da poligonal do porto público, seja gerido e cedido diretamente pela autoridade portuária, e, nos casos de integração à poligonal de portos privados, porto de pequeno porte ou estação de transbordo de mercadorias, pela Antaq. Tal redação contraria o regime jurídico aplicável ao espaço físico em águas públicas, bem como os princípios da administração pública, em especial o da legalidade condicionada.

No Regime Específico dos Bens Públicos Federais, conforme os Arts. 95 e 96 do Decreto-Lei nº 9.760/1946 deixa bem claro, o espaço físico em águas públicas, especialmente aquele contíguo à área terrestre inscrita em regime de ocupação, como no caso dos portos, constitui bem público da União. A gestão desses bens demanda uma abordagem especializada que cabe à Secretaria do Patrimônio da União (SPU), órgão detentor da competência e da expertise necessárias para a administração de tais bens.

Em Previsão Normativa Complementar, o Art. 18, §7º, da Lei nº 9.636/1998, bem como a Portaria SPU/ME nº 5.629, de 23 de junho de 2022, reforçam a necessidade de que a gestão e a cessão do espaço físico em águas públicas ocorram sob o regime da legalidade condicionada. Isto é, somente poderão ser realizadas mediante o cumprimento estrito dos procedimentos legais e administrativos próprios da SPU, assegurando a transparência, a segurança jurídica e a preservação do patrimônio público.

A proposta de alteração legislativa traz intrínseco o grave equívoco de tentar legalizar uma incompatibilidade de competências tanto a autoridade portuária quanto da agência reguladora (Antaq) que possuem atribuições voltadas para a regulação e operacionalização das atividades portuárias, não sendo dotadas da especialidade de gestão patrimonial que compete à SPU. A alteração pretendida pelo dispositivo desvirtua a função precípua da SPU, ao tentar transferir essa

CD255118344500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255118344500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 11:44:18.057 - PLO73325
EMC 25/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.25/2025

competência para organismos alheios à sua área de atuação e, pior, sem a mínima estrutura técnico-jurídica para decidir sobre a cessão desse bem público.

Concluindo, a legalidade condicionada e risco de arbitrário, ao delegar a gestão e cessão do espaço físico em águas públicas aos entes mencionados, o dispositivo ignora os rígidos procedimentos estabelecidos para a administração desses bens, previstos na legislação específica e na Portaria SPU/ME nº 5.629/2022. Essa atuação, sem a devida experiência e especialização, pode configurar uma ilegalidade administrativa, confundindo as funções de regulação portuária com a gestão do patrimônio público.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255118344500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255118344500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 26/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.26/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o Inciso XXIX do Art. 13 do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização, uma vez que a lógica dos empresários é auferir lucro, ao passo que o poder público busca apenas manter e ampliar as condições estruturais a bem de toda a sociedade.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.

CD253361698000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253361698000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/05/2025 18:43:810 - PL073325
EMC 26/2025 PL 733/2025 => PL 733/2025
EMC n.26/2025

- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253361698000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253361698000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 27/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.27/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o §2º do Art. 19 do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.

Não por outra razão, o legislador definiu o artigo 10 da Constituição Federal, com a seguinte redação: **"É assegurada a participação dos trabalhadores e empregados nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação".**

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.

Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a *ADI 1.940*, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

CD255761807600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255761807600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 27/03/2025 18:43:810 - PL0733/25
EMC 27/2025 PL0733/25 => PL 733/2025
EMC n.27/2025

O STF também se posicionou, em decisões como a *ADI 4.679*, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a participação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.

Portanto, a prática de os sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255761807600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255761807600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 28/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.28/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o Inciso IX do Art. 13 do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

CD252353954300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252353954300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 28/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.28/2025

CD252353954300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252353954300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 29/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.29/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o Inciso XI do Art. 7º do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

CD251929689200

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251929689200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 29/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.29/2025

CD251929689200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251929689200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 30/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.30/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se do Inciso I do Art. 100 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 100. ...."

I – empregados públicos e servidores da autoridade portuária ou administração portuária admitidos na forma do artigo 37, II, da Constituição Federal. "(NR)

JUSTIFICATIVA

A realização de concurso público para provimento de empregos públicos está devidamente respaldada pelo artigo 37, inciso II, da Constituição Federal de 1988, que estabelece: "***A investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração".***

Conforme entendimento consolidado do Supremo Tribunal Federal (STF), as *empresas públicas e sociedades de economia mista, inclusive suas subsidiárias, sujeitam-se à obrigatoriedade de concurso público para contratação de pessoal. Esse entendimento foi reafirmado no julgamento da *Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 2.135*, quando o STF declarou inconstitucional norma que permitia a contratação sem concurso: "***As empresas públicas e sociedades de economia mista que explorem atividade econômica estão sujeitas ao princípio do concurso público para admissão de pessoal, nos termos do art. 37, II, da Constituição Federal. (ADI 2.135/DF, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Tribunal Pleno, j. 16.06.2020, DJe 29.10.2020)"***

Esse posicionamento reafirma que o regime jurídico dessas entidades, ainda que submetidas a normas de direito privado em alguns aspectos, deve respeitar os princípios constitucionais da Administração Pública, como legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Além disso, a presente iniciativa visa suprir a necessidade de recomposição e/ou ampliação do quadro funcional da entidade, em razão de vacâncias, expansão de

CD257070207500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257070207500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 17:18:43.810 - PL073325
EMC 30/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.30/2025

atividades ou reestruturação organizacional. A adoção do concurso público garante a seleção objetiva e impessoal de candidatos, conforme os critérios de mérito e competência técnica, assegurando maior eficiência e legitimidade na prestação dos serviços públicos.

Portanto, a abertura de concurso público configura-se não apenas como um imperativo legal e constitucional, mas como medida essencial de governança, controle e transparência administrativa.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257070207500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257070207500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 31/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.31/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o Inciso XII do Art. 7º do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.

- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas,

CD250100682300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250100682300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 04/08/2025 14:18:43.810 - PLO733325
EMC 31/2025 PLO733325 => PL 733/2025
EMC n.31/2025

preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD250100682300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250100682300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 32/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.32/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se a *alínea "c"*, III, Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art.
21. .....
.....

.....
.....

III
- .....
.....

c) dois representantes dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício na autoridade portuária ou administração portuária local**.***" (NR)*

JUSTIFICATIVA

A composição paritária do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é fundamental para garantir uma governança equilibrada, transparente e democrática na gestão dos portos organizados. A paridade assegura a representação equitativa entre os trabalhadores portuários.

Esse modelo promove a participação ativa e igualitária dos diversos atores interessados nas decisões estratégicas e operacionais que impactam diretamente o desenvolvimento do porto, o ambiente de negócios e a competitividade logística. Além disso, favorece o diálogo, o consenso e a corresponsabilidade na definição de políticas, projetos e investimentos, contribuindo para a eficiência, sustentabilidade e desenvolvimento regional.

A paridade também fortalece o controle social e a legitimidade das decisões do CAP, ao evitar a predominância de interesses específicos em detrimento do interesse coletivo. Trata-se, portanto, de um princípio que reflete o espírito colaborativo necessário para o bom funcionamento do sistema portuário nacional.

Sala da Comissão, de de 2025

CD259763306300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259763306300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 32/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.32/2025

CD259763306300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259763306300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 33/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.33/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o §2º do Art. 20 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 19. .....

§ 1º .....

§2º O CAP é de caráter deliberativo da autoridade portuária.. *" (NR)*

JUSTIFICATIVA

A adoção de natureza deliberativa pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) fundamenta-se na necessidade de fortalecimento da governança participativa e no aprimoramento da eficiência administrativa dos portos organizados. O CAP, enquanto órgão colegiado, é composto por representantes do poder público, da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e da sociedade civil, o que lhe confere legitimidade e pluralidade decisória.

A função deliberativa assegura ao CAP a prerrogativa de tomar decisões vinculativas no âmbito de sua competência, especialmente em matérias relacionadas à gestão portuária, planejamento estratégico, definição de prioridades de investimentos, regulação de tarifas, e diretrizes operacionais. Tal configuração permite maior alinhamento entre os interesses públicos e privados, promovendo decisões mais equilibradas, transparentes e eficientes.

Sob a ótica da governança pública, a atuação deliberativa do CAP contribui para o controle social e institucional das administrações portuárias, garantindo a observância dos princípios da legalidade, eficiência, transparência e participação previstos na Constituição Federal e na legislação infraconstitucional, como a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).

Portanto, conferir ao CAP natureza deliberativa é medida essencial à consolidação de um modelo de gestão portuária moderna, descentralizada e comprometida com o interesse público e com a competitividade do setor portuário nacional.

CD252662806100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252662806100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 33/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.33/2025

CD252662806100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252662806100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 34/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.34/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o §1º do Art. 19 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 19. ...."

§ 1º A indicação do representante dos trabalhadores a que alude o *caput* deste artigo será feita pelo bloco dos trabalhadores do conselho de autoridade portuária (CAP). *" (NR)*

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.

Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a *ADI 1.940*, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

CD259156964600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259156964600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 17/04/2025 18:43:810 - PL0733325
EMC 34/2025 PL0733325 => PL 733/2025
EMC n.34/2025

O STF também se posicionou, em decisões como a *ADI 4.679*, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a participação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.

Portanto, a prática dos sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD259156964600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259156964600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:43.810 - PL073325
EMC 35/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.35/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso VII do Art. 13 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
13. .....
.....

I- .....
.....

VII – planejar e executar as dragagens de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto, com observância ao Plano Nacional de Dragagem.*" (NR)*

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e a gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

CD255440466100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255440466100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 17/03/2025 18:43:810 - PL0733/25
EMC/5/2025 => PL 733/2025
EMC n.35/2025

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255440466100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255440466100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:58.640 - PL073325
EMC 36/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.36/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se o seguinte inciso XIII ao Art. 4º do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art. 4º.....

I - .....

XIII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica próximas ou na área de influência das instalações portuárias para que atuem na pesquisa aplicada para soluções técnicas e tecnológicas às demandas, na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica."(NR)

JUSTIFICATIVA

A transformação da matriz energética dos navios, aliada ao acelerado processo de mudanças tecnológicas digitais, impõe um cenário de desafios e oportunidades sem precedentes para o setor portuário. Nessa nova realidade, torna-se imprescindível a integração entre o meio acadêmico e o operacional, garantindo que as inovações e as demandas emergentes sejam atendidas por soluções técnicas e tecnológicas robustas e atualizadas.

A inserção desta diretriz – que incentiva as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica localizadas próximas ou na área de influência dos portos – é uma resposta estratégica para suprir as lacunas existentes na formação e especialização dos trabalhadores.

Ao direcionar esforços para a pesquisa aplicada em contextos que refletem as transformações da matriz energética e o avanço digital, o setor se capacita para adaptar suas operações, reduzir impactos ambientais e aumentar a eficiência logística, acompanhando a evolução tecnológica global.

CD252010292700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252010292700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 12:18:58.640 - PL073325
EMC 36/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.36/2025

Além disso, essa abordagem fortalece a formação inicial e continuada dos profissionais, promovendo capacitação, aperfeiçoamento, especialização e atualização em todos os níveis de escolaridade. Assim, os trabalhadores dos portos não apenas se preparam para os desafios técnicos impostos por novas fontes energéticas e sistemas digitais, mas também se posicionam de forma estratégica para contribuir com inovações que potencializam a competitividade e a sustentabilidade do setor.

Essa sinergia entre ensino, pesquisa e prática operacional é fundamental para assegurar que os portos – tanto públicos quanto privados – se adaptem de maneira proativa às transformações que moldam o futuro do transporte marítimo e da economia global.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD252010292700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252010292700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:58.640 - PL073325
EMC 37/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.37/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Art. 98 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 98. O poder público municipal deverá indicar, quando da manifestação obrigatória sobre a consulta do poder concedente previamente à celebração de contrato de concessão, arrendamento ou autorização, de forma clara e objetiva, se sua resposta é:

I - incondicionada;

II - condicionada ao cumprimento dos parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor e pelo Estatuto da Cidade; ou

III - negada

§ 1º. Quando condicionada, as restrições deverão ser incorporadas como compromissos contratuais nos respectivos instrumentos:

a) contrato de concessão;

b) contrato de arrendamento; ou

c) contrato de adesão, conforme aplicável.

§ 2º. A integração das condicionantes referidas no § 1º aos contratos mencionados será de responsabilidade do poder concedente, assegurando o cumprimento integral das normas urbanísticas vigentes." *(NR)*

JUSTIFICATIVA

A proposta do Art. 98 fundamenta-se nos princípios estabelecidos pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.256/2001), que orientam a ordenação e o controle do uso do solo em prol do desenvolvimento urbano sustentável e da proteção dos interesses coletivos. Ao exigir que o poder público municipal se manifeste previamente — de forma clara e objetiva — quanto à aprovação, condicionamento ou negação em consulta à implantação de contratos de concessão, arrendamento ou autorização, este dispositivo garante que a decisão administrativa considere os parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor e pelo

CD254601028500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254601028500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 12:18:58.640 - PL073325
EMC 37/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.37/2025

próprio Estatuto, instrumentos essenciais para a definição de políticas urbanas coerentes e integradas.

Quanto ao aspecto da ordenação compatível dos usos do solo, ao indicar de forma explícita se a autorização é incondicionada, condicionada ou negada, o Art. 98 cria um mecanismo eficaz para impedir a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes. Essa segregação de funções urbanas minimiza conflitos de vizinhança, evitando, por exemplo, a instalação de atividades industriais junto a áreas residenciais, assegurando que a implantação de novos empreendimentos esteja em conformidade com o ordenamento estabelecido pelo Plano Diretor. Dessa forma, reforça-se a necessidade de uma gestão territorial que equilibre as demandas sociais, econômicas e ambientais da cidade.

Sobre a Prevenção de problemas de mobilidade urbana, a imposição de condicionantes com base no Plano Diretor atua como instrumento preventivo contra a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a devida previsão e implementação de infraestrutura adequada. Essa medida visa evitar a sobrecarga das vias urbanas e garantir que o impacto no sistema de mobilidade seja devidamente mitigado, mantendo a fluidez do trânsito e a segurança dos cidadãos. Assim, os compromissos contratuais incorporados, tanto em contratos de concessão quanto nos demais instrumentos, passam a integrar requisitos indispensáveis para a compatibilização dos fluxos urbanos e a promoção de um ambiente seguro e organizado.

Na mitigação de riscos e proteção da população, ao incorporar nas condicionantes o respeito às normas urbanísticas vigentes, o dispositivo também atua na redução da exposição da população a riscos de desastres, como inundações, deslizamentos ou outros eventos adversos que possam advir de uma ocupação irregular ou precarizada do solo. A previsão de critérios rigorosos evita a implementação de empreendimentos em áreas de risco, promovendo um ambiente urbano resiliente e capaz de proteger o bem-estar dos cidadãos. Essa abordagem preventiva é crucial para que o poder público exerça sua função regulatória de forma efetiva, alinhada aos preceitos do Estatuto da Cidade.

No tema da participação e transparência na gestão urbana, ao exigir a realização de audiências públicas – envolvendo o Poder Público municipal e a população interessada – para empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população, o Art. 98 reforça o princípio da participação democrática. Este processo de consulta e deliberação possibilita que os impactos sejam analisados de forma coletiva, garantindo maior transparência e o engajamento da sociedade na construção de soluções compatíveis com os interesses da comunidade. Dessa forma, há um amplo debate que contribui para a construção de políticas públicas mais justas e eficazes.

CD254601028500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254601028500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 12:18:58.640 - PL073325
EMC 37/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.37/2025

Em síntese, o Art. 98 representa um avanço significativo na gestão dos usos do solo, pois alia o rigor do planejamento urbano às necessidades contemporâneas de segurança, sustentabilidade e participação social, atendendo de maneira plena aos preceitos do Estatuto da Cidade e promovendo o desenvolvimento harmonioso e ordenado do município.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254601028500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254601028500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 07/08/2025 12:18:58.640 - PL073325
EMC 38/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.38/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o inciso XXXI do Art. 13 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art.
13 .....
.....

I
- .....
.....

XXXI- prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária, inserindo-a na estrutura organizacional da empresa pública ou sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público." (NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão da expressão ***"... inserindo-a na estrutura organizacional da empresa pública ou sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público"*** no inciso XXXI justifica-se pela necessidade de incorporar de forma integrada o apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária ao núcleo decisório da entidade gestora do porto.

Ao alinhar o apoio técnico e administrativo à estrutura organizacional da entidade responsável, garante-se que esse suporte não opere de maneira isolada ou externa, mas seja parte intrínseca do processo de gestão e tomada de decisões. Essa integração promove uma atuação harmoniosa entre os diferentes setores, possibilitando que o Conselho de Autoridade Portuária tenha acesso a informações, tecnologia, e expertise de forma contínua e alinhada aos objetivos estratégicos da gestão portuária.

Em síntese, a presença dessa expressão no inciso XXXI é fundamental para consolidar um modelo de gestão integrado e robusto, capaz de fomentar a excelência operacional, a transparência e a inovação na exploração e administração dos portos públicos. Essa medida, portanto, não só fortalece o

CD257626679300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257626679300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 12:18:58.640 - PL073325
EMC 38/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.38/2025

papel do Conselho de Autoridade Portuária como também assegura que as decisões e ações estejam alinhadas às demandas contemporâneas de governança e desenvolvimento sustentável.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257626679300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257626679300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 07/08/2025 12:42:41.310 - PL073325
EMC 39/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.39/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescenta-se o dispositivo abaixo ao PL 0733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária e dá outras providências.

1. **O inciso I, do art 21 do PL 733/2025 passa a vigorar com a seguinte redação:**

CAPÍTULO IV

DO CONSELHO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA

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

CD250200489300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250200489300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 12:42:41.310 - PLO733325
EMC 39/2025 PLO733325 => PL 733/2025
EMC n.39/2025

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

...

f) 1 (um) representante da autoridade aduaneira onde se localiza o porto.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 733/2025, elaborado por uma Comissão de Juristas instituída pela então Presidência da Câmara dos Deputados em 2023, é um novo marco regulatório para o setor portuário brasileiro. Nas palavras do eminente autor da proposta "apesar dos avanços obtidos desde a Lei n.º 8.630, de 1993, conhecida como Lei dos Portos, até a Lei n.º 12.815, de 2013, o setor ainda enfrenta desafios significativos em termos de eficiência, especialmente quando comparado a outros países".

No decorrer dos trabalhos realizados pela Comissão de Juristas foram abordados temas como simplificação de procedimentos, novos formatos de concessão, arrendamento e autorização; modernização da gestão e relação entre a cidade e o porto. Nas palavras do autor, o objetivo do Projeto de Lei é promover um setor portuário mais eficiente, competitivo e seguro, visando atrair novos investimentos e crescimento econômico do Brasil.

Sob a ótica institucional, e tendo como pilar principal as melhores práticas internacionais de "facilitação e segurança" das cadeias de suprimento globais marítimas, a presente Emenda propõe a inclusão da autoridade aduaneira no Conselho da Autoridade Portuária, assim como já ocorre com outras importantes autoridades mencionadas em artigos diversos do mesmo Projeto de Lei, como as autoridades portuária e marítima.

CD250200489300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250200489300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 12:42:41.310 - PL073325
EMC 39/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.39/2025

Trata-se, no nosso entendimento, de importante ganho institucional para o sistema portuário nacional, na medida em que aproxima o ator responsável pelo controle das operações de comércio exterior daqueles que desenvolvem e operam a infraestrutura portuária no seu dia a dia.

Julga-se, assim, que quanto maior a integração entre os principais atores do ambiente portuário, melhor será a compreensão de todos e, no caso específico da autoridade aduaneira, melhor será a sua capacidade de cooperar e coordenar as suas ações em prol da eficiência do sistema portuário e do crescimento econômico do país. Trata-se, enfim, de trazer mais luz a um ambiente onde, por vezes, o desconhecimento mútuo de condições e atribuições impede avanços mais céleres e coordenados na busca da maior eficiência do sistema portuário como um todo.

Neste contexto, é interessante relembrar que, segundo dados do Ministério dos Portos e Aeroportos, 95% do comércio exterior é realizado via modal marítimo, ocasião em que deve atuar a Secretaria Especial da Receita Federal (RFB), na condição de autoridade aduaneira, conforme previsto no capítulo a ela destinado (Capítulo IV, Título I, artigos 23 e 24), mas também em outros artigos do Projeto de Lei e da legislação nacional. Afinal, a entrada ou saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, via modal marítimo, somente pode ocorrer em portos ou instalações portuárias alfandegadas.

Sob a ótica da simplificação dos procedimentos, modernização da gestão portuária e facilitação do comércio exterior, destaca-se ainda a evolução constante do Portal Único do Comério Exterior (Pucomex), iniciativa capitaneada, de forma conjunta, pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC) e pela Secretaria Especial da Receita Federal do Ministério da Fazenda (RFB/MF). Com o mesmo foco destaca-se ainda o Comitê Nacional de Facilitação do Comércio (CONFAC) e a sua rede de Comitês Locais de Facilitação do Comércio (COLFACs),

CD250200489300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250200489300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 12:42:41.310 - PL073325
EMC 39/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.39/2025

subordinados à Câmara de Comércio Exterior (Camex), e com a participação ativa da RFB. Incluir a autoridade aduaneira no Conselho da Autoridade Portuária significa, também, aproximar institucionalmente estes importantes fóruns do comércio exterior brasileiro.

Por fim, a título de comparação com outros países e melhores práticas internacionais, bem como para robustecer ainda mais a argumentação apresentada, cumpre fazer referência ao G*uidelines on Cooperation between Customs and Port Authorites*[1], importante guia emitido de forma conjunta pela Organização Mundial das Aduanas (OMA) e pela *International Association of Ports and Harbors* (IAPH); a Convenção Revisada de Kyoto, que trata da simplificação e harmonização de procedimentos aduaneiros (internalizada pelo Decreto 10.276/2020), o *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*[2] e o compêndio *Coordinated Border Management: an inclusive approach for connecting stakeholdes*[3], os dois últimos, emitidos pela OMA. Em todas estas referências a participação ativa e colaborativa das aduanas é defendida como essencial à facilitação e segurança do comércio internacional.

Presente os argumentos acima, e nos colocando à disposição para esclarecimentos adicionais se julgados necessários, solicitamos ao nobre Sr. Relator o acolhimento da nossa emenda aditiva.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

[1] wco-iaph-guidelines-on-cooperation-between-customs-and-port-authorities_en.pdf
[2] safe-framework-of-standards.pdf
[3] https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/coordinated-border-management.aspx

CD250200489300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250200489300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 12:52:08.277 - PL073325
EMC 40/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.40/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA ADITIVA Nº , de 2025

Acrescenta-se o "Título VI - DA DESCARBONIZAÇÃO" ao presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"Art. 98-A. Fica instituído o Plano Nacional de Descarbonização Portuária, com o objetivo de assegurar a redução da emissão dos gases de efeito estufa pelos agentes atuantes no setor portuário.

§ 1º São diretrizes do Plano:

I - Adequar o planejamento estatal portuário aos compromissos internacionais de redução da emissão de gases de efeito estufa;

II - Assegurar o abastecimento de embarcações movidas a combustíveis sustentáveis;

CD252688851400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252688851400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 12:52:08.277 - PL073325
EMC 40/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.40/2025

III - A customização de soluções com base nas características e necessidades de cada região portuária.

§ 2º É ação prioritária a adequação do planejamento portuário para endereçar a necessidade de recepção, operação e abastecimento de embarcações movidas a combustíveis sustentáveis.

§ 3º São considerados sustentáveis os combustíveis que contribuam para o atendimento dos objetivos de descarbonização estipulados pela Organização Marítima Internacional."

JUSTIFICAÇÃO

Há um consenso no setor de que o transporte marítimo deve passar por uma rápida transição energética. Isso implica uma mudança dos combustíveis fósseis para uma nova geração de combustíveis alternativos.

Os combustíveis alternativos foram identificados como o principal caminho para o setor atingir as metas climáticas estabelecidas pela Estratégia de GEE (Gases de Efeito Estufa) da Organização Marítima Internacional (IMO). Entre essas metas está a adoção de combustíveis alternativos com zero e quase zero GEE até 2030.

De acordo com o estudo do "The World Bank" sobre a descarbonização no setor, é notório que as metas da IMO visam contribuir para os objetivos de temperatura do Acordo de Paris, comprometendo o transporte marítimo internacional a reduzir as emissões de GEE dos navios em pelo menos 50%, em termos absolutos até 2030, em comparação com os níveis de 2008 e a eliminar

CD252688851400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252688851400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 12:52:08.277 - PL073325
EMC 40/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.40/2025

completamente as emissões de GEE dos navios o mais rápido possível neste século.

Dado o objetivo de atingir emissões líquidas zero de GEE do transporte marítimo internacional perto de 2050, o desenvolvimento das políticas de descarbonização representa uma necessidade imperativa para a indústria marítima.

Dentre as ações prioritárias, elenca-se a adequação do planejamento estatal portuário aos compromissos internacionais de redução da emissão de gases de efeito estufa, a fim de assegurar o abastecimento de embarcações movidas a gás natural liquefeito e outros combustíveis alternativos na costa brasileira. A referência a gás natural liquefeito retrata uma escolha pragmática e economicamente viável, uma vez que esse combustível já desponta como a escolha comercial das principais companhias de navegação do planeta.

Segundo o relatório “O caminho do Gás Natural Liquefeito 2024-2025”, já há no mundo 638 navios movidos a GNL no mundo (aumento de um terço em relação ao número anterior), sendo que esse número deve ultrapassar 1.200 navios em 2028.

O setor de contêineres lidera a transição para o GNL, tendo quase 60% da tonelagem, em operação e em encomendas, movida a este tipo de propulsão. Em seguida, vêm os navios-tanque (26%), os graneleiros (11%) e os transportadores de automóveis (4%).

Atualmente, o abastecimento de GNL já está disponível em 198 portos no mundo, sendo que 78 portos adicionais planejam implementar essa mesma infraestrutura.

Caso o Brasil pretenda manter sua participação no Comércio Exterior, é necessária a adaptação da infraestrutura portuária, para assegurar o abastecimento dessas novas embarcações, com base nas características e necessidades de cada região portuária.

CD252688851400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252688851400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 12:52:08.277 - PLO73325
EMC 40/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.40/2025

Assim, a priorização do GNL busca assegurar a manutenção do abastecimento no Brasil dos navios de longo curso que escalam os portos do país e pode, ainda, fortalecer a posição do Brasil como hub de abastecimento para as linhas que servem a Costa Leste da América Latina. Esses investimentos poderiam ainda facilitar a transição para combustíveis sintéticos no futuro, aproveitando recursos naturais renováveis e mantendo a competitividade do setor de transporte marítimo nacional.

Alternativamente, falhar em planejar e implementar essa política irá forçar os navios de longo curso a virem com os porões ocupados com mais combustível, e menos carga. Isso pressiona a demanda por obras de dragagem de aprofundamento dos canais de acesso aquaviário, e encarece o frete marítimo, onerando os insumos de importação e prejudicando a competitividade das exportações brasileiras.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD252688851400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252688851400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:23:57.540 - PL073325
EMC 41/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.41/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA ADITIVA Nº , de 2025

Acrescente-se o art. 149-B ao presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"Art. 149-B. Para todos os efeitos, é igualmente válido o conhecimento de embarque emitido originariamente em meio eletrônico no estrangeiro."

JUSTIFICAÇÃO

O Conhecimento de Embarque (Bill of Lading) é nome que se dá ao documento que assegura a condição da carga embarcada no modal aquaviário, tendo força de contrato entre o embarcador e o transportador. Trata-se do

CD251724550200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251724550200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:23:57.540 - PL073325
EMC 41/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.41/2025

documento de navegação mais importante no Comércio Exterior, sendo mundialmente reconhecido como tal.

No ordenamento jurídico brasileiro, o BL é mencionado no art. 575 do Código Comercial, embora a legislação não defina, com exatidão, sua natureza jurídica. Com os avanços introduzidos pela Lei de Liberdade Econômica, houve significativa desburocratização e informatização de procedimentos. No entanto, enquanto essa legislação conferiu validade jurídica expressa a documentos digitalizados, deixou de abordar da mesma maneira - clara e expressa - a validade de documentos nato-digitais, como o eletronic Bill of Lading (e-BL). Essa omissão legislativa tem gerado incertezas no plano infralegal sobre os requisitos e condições de validade desses documentos, por isso, essa alteração se faz necessária.

Além disso, dos 5 países com os quais o Brasil mais comercializa, 3 deles (China, Estados Unidos e Rússia) adotam o e-BL. Tal condição reitera a necessidade de inscrição do e-BL no arcabouço legal e infralegal brasileiro como nato-digital, conferindo ao País as mesmas condições de comercialização dentre os principais players de mercado.

Por razões de segurança, eficiência tecnológica e políticas da agenda ESG, os principais transportadores marítimos globais assumiram o compromisso de migração do BL físico para sua versão nato-digital até 2030, pois esta garante mais controle, menos erros humanos, riscos de fraude e de falsificação.

No contexto internacional, há uma preocupação em positivar as mudanças dos documentos comerciais físicos para os nato-digitais, como por exemplo, o Reino Unido, que no ano de 2023 aprovou um projeto de lei que definiu e criou parâmetros para o “electronic trade document” (documento eletrônico comercial). Bem como a França, que no ano de 2024, aprovou uma lei baseada em UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR), que permite versões digitais de documentos comerciais amplamente utilizados, como o BL, sendo um marco nos esforços globais para tornar o comércio sem papel. O seu artigo 19, que embasa a

CD251724550200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251724550200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:23:57.540 - PL073325
EMC 41/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.41/2025

atual proposta estabelece que deve ser conferida validade jurídica aos conhecimentos de embarque emitidos no estrangeiro.

Além disso, o MLETR também foi implementado em outros países como Bahrein, Belize, Kiribati, Paraguai, Papua-Nova Guiné, Singapura, Timor-Leste e no Abu Dhabi Global Market (ADGM). Com isso, estima-se que o ganho de eficiência operacional com a substituição do processo manual pelo eletrônico seja em torno de 50 minutos para cada BL. Isso porque se elimina a necessidade do processo de entrega manual, em que (i) o cliente, por meio de seu representante, tem ir à agência marítima com a via original; (ii) a agência, por sua vez, identifica se de fato se trata do BL original verdadeiro; (iii) produz uma cópia do BL; (iv) e, finalmente, entrega-a ao cliente. Essa sequência de ações demanda em torno de 01:00 (uma hora), ao passo que com o e-BL esse mesmo processo entre o cliente e a agência é estimado em 00:10 (10 minutos).

No contexto nacional, vale ressaltar que em 2020, durante a pandemia de Covid-19, a Coordenação-Geral de Tributação (Cosit), vinculada à Receita Federal do Brasil, respondeu à solução de consulta 165, admitindo a fatura comercial em formato nato-digital.

Dessa forma, é imprescindível que o Brasil construa desde já um arcabouço normativo com vistas a uma regulamentação clara e específica sobre o conhecimento de embarque eletrônico, com requisitos de validade e segurança normatizados, a fim se manter entre os principais players do mercado.

O uso do EBL reduzirá custos operacionais, aumentará a segurança das transações e permitirá maior eficiência logística, alinhando-se ao art. 3º, inciso X, do presente projeto de lei. Tudo isso, para estabelecer um marco regulatório que garanta a transição para a documentação nato-digital, a fim de que o Brasil esteja entre os países que implementaram o EBL.

O e-BL é o arquivo digital emitido por uma plataforma de "Paperless Trading" que traz as idênticas características e informações do BL convencional, emitido em

CD251724550200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251724550200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:23:57.540 - PL073325
EMC 41/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.41/2025

papel, tendo a mesma função e a validade, sendo a única diferença o seu formato digital.

Cabe ressaltar que o e-BL já é aceito pelo International Group of P&I Clubs ("IGP&I"), composto pelos principais clubes de P&I do mundo e que respondem por aproximadamente 95% das embarcações securitizadas.

Por isso, o presente ajuste visa promover a modernização, segurança e otimização dos processos do Sistema Portuário Brasileiro ao incentivar a adoção do Electronic Bill of Lading (EBL) como substituto das documentações físicas convencionais (Bill of Lading).

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD251724550200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251724550200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:30:43.300 - PL073325
EMC 42/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.42/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA SUPRESSIVA Nº , de 2025

Suprima-se o inciso XI do art. 2º, o inciso IX do art. 6º e o inciso IV do art. 9º do presente projeto de lei, que têm a seguinte redação:

"Art. 2º .....

.....

XI - os terminais de contêineres vazios e congêneres;"

(...)

"Art. 6º .....

.....

CD251597280100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251597280100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:30:43.300 - PL073325
EMC 42/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.42/2025

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

(...)

"Art. 9º……

……

IV - terminais de contêineres vazios."

Suprima-se, parcialmente, os incisos XXI e XXXII do art. 27 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, proposto no art. 149 do presente projeto de lei, para suprimir o termo *"terminais de contêineres vazios"*, que passará a ter a seguinte redação:

"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 e terminais retroportuários alfandegados; (NR)

(...)

CD251597280100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251597280100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:30:43.300 - PL073325
EMC 42/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.42/2025

XXXII - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços e/ou armazenagem terminais retroportuários alfandegados, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurado os direitos dos usuários a melhor contraprestação dos serviços e tratamento adequado.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Os terminais de contêineres vazios tratam de relações eminentemente privadas, que não requerem qualquer tipo de intervenção regulatória. Instituir regulação sobre esses agentes tende a criar incerteza quanto a futuros investimentos e quanto ao regular funcionamento dos terminais atualmente existentes.

Instituir a regulação sobre os terminais de contêineres vazios vai contra o espírito da própria revisão legal, que tem como condão fomentar investimentos à luz de uma maior liberdade empresarial.

Diferentemente dos terminais retroportuários, que são alfandegados e atuam em regime de competição com terminais primários, submetidos à regulação, os terminais de contêineres vazios prestam serviços que são absolutamente complementares, não-alfandegados e não-concorrentes.

Promover-se-ia, assim, um cenário de anomalia caso a proposta de revisão, que busca justamente simplificar procedimentos e corrigir distorções de mercado entre privados, acabasse por instituir regras sobre um agente que atua em regime de absoluta liberdade comercial.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**

(PSDB/SP)

CD251597280100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251597280100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA ADITIVA Nº , de 2025

Acrescente-se o art. 149-A ao presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"Art. 149-A. A Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 15. São beneficiários do Reporto o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo, inclusive aquelas que operam com embarcações de offshore, os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação e os Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios." (NR)

.....

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

.....

"Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2040." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

I - No que consiste o REPORTO

O REPORTO, ou Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, é um regime aduaneiro especial brasileiro criado e vigente desde 2004 para estimular investimentos na infraestrutura portuária e em setores de transporte associados.

Atualmente o regime é destinado a empresas que atuam no setor, como operadores portuários, concessionários de portos, arrendatários de instalações portuárias, empresas que exploram terminais de uso privado, concessionários de transporte ferroviário, empresas de dragagem, concessionários de recintos alfandegados de zona secundária e centros de treinamento profissional.

Basicamente, ele permite que empresas beneficiárias comprem ou importem máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens específicos com a suspensão do pagamento de importantes tributos federais: Imposto de Importação

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

(II); Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); Contribuição para o PIS/PASEP; Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

Para usufruir da suspensão, algumas condições devem ser atendidas:

- Os bens devem ser adquiridos diretamente pelo beneficiário habilitado;
- Devem ser destinados ao ativo imobilizado da empresa;
- Devem ser utilizados exclusivamente na execução de serviços específicos relacionados à atividade portuária ou de transporte (como carga, descarga, armazenagem, movimentação de mercadorias, dragagem, sistemas de apoio, segurança, monitoramento, treinamento, etc.);
- A suspensão do Imposto de Importação (II) só se aplica a bens que não tenham similar produzido no Brasil;
- O beneficiário precisa estar em dia com os tributos federais e assinar um termo de responsabilidade.

A suspensão dos tributos não é definitiva desde o início. Após 5 anos da compra ou importação, e desde que todas as condições do regime tenham sido cumpridas, a suspensão se converte em Isenção definitiva para o II e o IPI e alíquota zero para o PIS/PASEP e a COFINS.

Existe uma lista específica de máquinas, equipamentos e bens que podem ser adquiridos sob o REPORTO, definida pelo Poder Executivo e detalhada em regulamentações como o Anexo I do Decreto nº 6.582/2008.

Em resumo, o REPORTO é um incentivo fiscal que reduz o custo de investimento em bens de capital para empresas do setor portuário e de transporte relacionado, visando modernizar e ampliar a capacidade dessas infraestruturas essenciais para o comércio exterior brasileiro. O regime está atualmente em vigor para aquisições e importações realizadas até 31 de dezembro de 2028.

II - Histórico do Reporto

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PLO73325
EMC 43/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

O REPORTO foi instituído inicialmente pela Medida Provisória nº 206, de 9 de agosto de 2004. Posteriormente, essa medida provisória foi convertida na Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, que é a lei que formalmente estabeleceu o regime. O objetivo principal era (e continua sendo) incentivar a modernização e expansão da infraestrutura portuária através da desoneração tributária na aquisição de máquinas e equipamentos.

Conforme o Artigo 15 da Lei nº 11.033/2004 original, os beneficiários eram:

- O operador portuário;
- O concessionário de porto organizado;
- O arrendatário de instalação portuária de uso público;
- A empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto.

Essa lei vem passando por modificações, com vistas a ampliar o rol de beneficiários. Inicialmente, a Lei nº 11.774, de 2008, alterou o Artigo 15 da Lei nº 11.033/2004, incluindo o concessionário de transporte ferroviário no rol de beneficiários. Posteriormente, a regulamentação do regime, como a Instrução Normativa RFB nº 1370, de 2013, consolidou uma lista mais ampla de beneficiários, refletindo também as disposições da Lei nº 12.815/2013 (Marco Legal dos Portos). Essa lista inclui:

- Concessionário de transporte ferroviário (Lei 11.774, de 2008);
- Empresas autorizadas a explorar instalação portuária de uso privado exclusivo (inclusive as que operam com embarcações de offshore);
- Empresas de dragagem;
- Concessionários ou permissionários de recintos alfandegados de zona secundária;
- Centros de treinamento profissional especificados na Lei nº 12.815/2013.

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PLO73325
EMC 43/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

O REPORTO teve sua vigência prorrogada diversas vezes desde sua criação. Originalmente previsto para terminar em 31 de dezembro de 2007, foi estendido sucessivamente para 2010, 2011, 2015 e 2023. A prorrogação mais recente ocorreu com a Lei nº 14.787, de 2023, que estendeu a aplicação do regime para aquisições e importações realizadas até 31 de dezembro de 2028.

Este histórico demonstra a evolução do REPORTO como uma política de incentivo consolidada, adaptando-se ao longo do tempo para abranger mais elos da cadeia logística associada aos portos e estendendo sua vigência para continuar fomentando investimentos no setor.

III - Necessidade de Inclusão de Depots e Redex

É necessário estender os benefícios do Reporto aos Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios (Depots) e aos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex). Atualmente excluídas do regime, essas instalações desempenham funções críticas na cadeia logística do comércio exterior brasileiro.

Os Depots funcionam como pontos nodais na logística do contêiner: são o ponto de partida para a exportação, onde os exportadores retiram unidades vazias para estufagem de suas mercadorias, e o ponto de chegada para a importação, onde os importadores devolvem os contêineres após o esvaziamento. Seu papel de suporte abrange, portanto, toda a cadeia de importação e exportação, garantindo a disponibilidade e a condição adequada dos equipamentos de transporte.

Os Redex, por sua vez, são instalações retroportuárias autorizadas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) para a realização de procedimentos de despacho aduaneiro de exportação. Os Redex agilizam e simplificam os trâmites de exportação, atuando como um ponto de consolidação e liberação de cargas fora do ambiente portuário principal. Isso contribui para reduzir

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PLO73325
EMC 43/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

a burocracia, minimizar custos de armazenagem e aliviar o congestionamento nos portões e pátios dos portos. As atividades típicas realizadas em um REDEX incluem o recebimento de cargas de diversos exportadores, armazenagem, preparação da carga, consolidação em contêineres, unitização e, crucialmente, o processamento do desembaraço aduaneiro junto à RFB. Atualmente o país conta com 41 Redex[1]. E, de toda exportação do Porto de Santos, 40% passa pelos Redex localizados nos municípios de Santos, Guarujá e Cubatão.[2]

A localização estratégica dessas instalações retroportuárias, muitas vezes adjacentes aos portos, destaca seu papel como interface crucial entre os terminais marítimos e o transporte terrestre. A gestão eficiente da transferência de contêineres e dos processos aduaneiros nesses locais é essencial para garantir um fluxo contínuo entre o transporte marítimo e terrestre, consolidando-os como parte integral da infraestrutura logística nacional. Contudo, enquanto terminais de zona primária, portos secos alfandegados, concessionárias de ferrovia e empresas de dragagem aumentaram sua eficiência operacional impulsionados pelo Reporto, o mesmo não aconteceu com os Depots e Redex.

Em logística, a eficiência do sistema é dada pela capacidade do elo mais ineficiente. Hoje a disparidade de custos de capital dos agentes é notória. Enquanto terminais portuários e operadores anunciam investimentos vultosos, frequentemente na casa dos bilhões de Reais (como os R$ 10,6 bilhões previstos para Santos[3], R$ 1,6 a R$ 2,6 bilhões para um novo terminal em Suape[4]), os Depots e Redex lutam para modernizar suas frotas e infraestruturas.

---

1 Disponível em https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros/redex-recinto-especial-para-despacho-aduaneiro-de-exportacao

2 Disponível em https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opiniao/artigo-a-agenda-esg-passa-pela-extensao-do-reporto-a-redexs-e-depots

3 Investimentos no Porto de Santos irão gerar empregos e desenvolvimento para Jundiaí, acessado em abril 11, 2025, https://tribunadejundiai.com.br/cidades/jundiai/investimentos-no-porto-de-santos-empregos-e-desenvolvimento-jundiai/

4 Terminal de contêineres de R$ 1,6 bi em Pernambuco busca competir com Porto de Santos, acessado em abril 11, 2025, https://www.infomoney.com.br/business/terminal-de-conteineres-de-r-16-bi-em-pernambuco-busca-competir-com-porto-de-santos/

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

Conforme estudo da ABTTC com a participação de 55 Depots, 37,7% da frota de empilhadeiras para a movimentação de contêineres utilizada nestes terminais têm mais de 15 anos de utilização e representam um custo de manutenção médio anual de R$ 163.560,00 por equipamento – 4 vezes mais do que um equipamento com até 5 anos de utilização. Sem acesso ao Regime, as empresas simplesmente não conseguem importar novos equipamentos. Para operar, os Depots e Redex têm adquirido equipamentos de segunda mão, com no mínimo mais de 5 anos de uso. São equipamentos que entram na operação já muito desgastados, com baixa disponibilidade de horas, alto custo de manutenção e dificuldades em peças para reposição, o que resulta em impacto negativo na produtividade destas atividades.

Para reverter esse quadro e reduzir o hiato de eficiência entre o porto e seus parceiros, os Depots e Redex demandam investimentos em empilhadeiras de pequeno e grande portes (NCM 8427.20.10) e empilhadeiras tipo “Reach Stacker” (NCM 8426.4190), para que possam acompanhar a performance na movimentação registradas pelos operadores portuários e ansiada pelos exportadores nacionais.

Abaixo é realizada simulação da eficiência de custo do Reporto:

Componente	**Base de Cálculo**	**Sem REPORTO (USD)**	**Com REPORTO (USD)**
Preço Base Estimado (FOB)	Valor médio (ex: 350k)	350.000	350.000
Frete e Seguro (Estimado)	7% sobre FOB	24.500	24.500
Valor CIF		**374.500**	**374.500**

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

II (Imposto Importação)	11,2% sobre CIF	41.944	0 (Suspenso)
IPI	0% sobre (CIF + II)	0	0 (Suspenso)
PIS-Importação	2,1% sobre CIF	7.865	0 (Suspenso)
COFINS-Importação	10,65% sobre CIF	39.884 39.135 749	0 (Suspenso)
Total Tributos Importação		**88.944**	**0**
Custo Final Estimado	**(CIF + Tributos)**	**463.444**	**374.500**
Economia com REPORTO		**88.944 (aprox. 19,19%)**	

A ausência do benefício resulta em um custo adicional de quase US$90.000 para importar um único Reach Stacker, representando um acréscimo de mais de 19% sobre o custo que um beneficiário do regime teria. Essa diferença substancial constitui uma barreira significativa ao investimento para Depots e Redex, dificultando a renovação e expansão de suas frotas de equipamentos essenciais. A inclusão no Reporto tornaria esses investimentos mais viáveis financeiramente.

Além disso, é fato notório que a maioria dos Depots e Redex operam com apenas uma Reach Stacker. Uma única máquina, especialmente se mais antiga,

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

pode criar gargalos, limitar a capacidade em horários de pico e tornar a operação vulnerável a paradas para manutenção. A adição de um segundo Reach Stacker moderno, embora não necessariamente dobre a média de movimentação horária total (devido a outros fatores como fluxo de caminhões nos portões, espaço de pátio, etc.), permite:

- Aumento substancial da capacidade de pico: a habilidade de processar mais contêineres por hora durante períodos de alta demanda.
- Redução de tempos de espera internos: contêineres e caminhões aguardam menos pela disponibilidade do equipamento.
- Operações simultâneas: capacidade de realizar recebimentos e expedições ao mesmo tempo, ou atender diferentes áreas do pátio concorrentemente.
- Redundância operacional: garantia de continuidade das operações durante manutenções preventivas ou corretivas de um dos equipamentos.
- Potencial redução no tempo de ciclo dos caminhões (turnaround time) dentro da instalação.

De modo conservador, haveria um aumento estimado entre 50% e 80% na capacidade de movimentação em horários de pico. Dobrar o principal equipamento de manuseio tem o potencial de aumentar significativamente a capacidade. Se a Reach Stacker única era um gargalo severo, um aumento na faixa de 50% ou mais na taxa de transferência pode ser alcançável, especialmente considerando a maior eficiência potencial da nova máquina. Isso irá variar de terminal para terminal, que podem ter outros gargalos operacionais e que todos os outros processos podem ou não acompanhar a capacidade adicional. Mas, em linhas gerais o número é factível, considerando que apenas a reposição de uma Reach Stacker antiga por uma nova conseguiria acrescentar de 10 a 23% de eficiência operacional.[5]

5 A nova RS pode ser intrinsecamente mais rápida que a antiga. Fabricantes como SANY alegam +10-23% MPH ou +2 contêineres/hora para seus modelos H9 Hybrid 1, e Kalmar/Konecranes destacam funcionalidades que aumentam a velocidade ou ecoeficiência mantendo a produtividade. Disponível em Reach Stackers | SANY Range Models For Port Activities, acessado em abril 14, 2025, https://cooperhandling.com/our-products/reach-stackers/

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

Além disso, estudos indicam que o tempo de permanência de caminhões em Depots e Redex podem ser otimizados de 30 a 50% apenas com a mudança de processos, como o agendamento de caminhões.[6] De modo conservador, e em linha com os estudos internacionais sobre o tema, projeta-se uma redução significativa (estimada em 20-30%) no tempo médio de permanência dos caminhões dentro da instalação, como resultado da maior disponibilidade e agilidade de Reach Stacker.

O tempo de permanência impacta diretamente no preço do frete, e inclui a espera nos portões, deslocamento interno, espera por equipamento, manuseio (içamento/descida pela Reach Stacker) e saída. Com duas Reach Stackers, o tempo que um caminhão espera pela disponibilidade de uma máquina para carregá-lo ou descarregá-lo deve diminuir significativamente, especialmente durante picos de demanda. O novo equipamento pode executar a operação de içamento/descida mais rapidamente que a antiga, reduzindo ligeiramente o componente de tempo de manuseio para os caminhões atendidos por ela. Por fim, com duas máquinas, a taxa geral de atendimento de caminhões pode aumentar, potencialmente reduzindo o tamanho das filas e o tempo de espera associado.

Cenário	**Indicador Chave de Desempenho (KPI)**	**Impacto Estimado**	**Notas**
Base: 1 Reach	Capacidade de Pico	X (Estimativa Base)	Sujeito a gargalos,

6 Vide, nesse sentido: www.iima.ac.in, acessado em abril 14, 2025, https://www.iima.ac.in/sites/default/files/rnpfiles/2003-09-02nravichandran.pdf
Turnaround Time in Logistics: Definition, Importance, and How to Calculate, acessado em abril 14, 2025, https://www.inboundlogistics.com/articles/turnaround-time-in-logistics/
publications.lib.chalmers.se, acessado em abril 14, 2025, https://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/255071/255071.pdf
Reducing the Truck Turnaround Time inside a Heavy Manufacturing Industry through Makigami Analysis - IJAIST, acessado em abril 14, 2025, http://www.ijaist.com/wp-content/uploads/2018/08/ReducingtheTruckTurnaroundTimeinsideaHeavyManufacturingIndustrythroughMakigamiAnalysis.pdf
(PDF) Designing container trucks arrival schedule using truck turnaround time method at terminal Peti Kemas Selatan PT. Pelabuhan Tanjung Priok - ResearchGate, acessado em abril 14, 2025, https://www.researchgate.net/publication/341224682_Designing_container_trucks_arrival_schedule_using_truck_turnaround_time_method_at_terminal_Peti_Kemas_Selatan_PT_Pelabuhan_Tanjung_Priok

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PLO73325
EMC 43/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

Stacker (Antigo)	(Contêineres/hora)		paradas para manutenção
	Tempo Médio de Ciclo do Caminhão (Interno)	Y (Estimativa Base)	Inclui espera interna por equipamento
Melhorado: 2 Reach Stackers (1 Novo)	Capacidade de Pico (Contêineres/hora)	X + 50-80% (Aumento Estimado)	Menor congestionamento, operações paralelas, redundância
	Tempo Médio de Ciclo do Caminhão (Interno)	Y - Redução Significativa (ex: 20-30% Estimado)	Movimentação interna mais rápida, menor tempo de espera por equipamento

Além disso, o investimento na expansão e modernização das frotas de Reach Stackers, incentivado pela extensão do REPORTO, tem potencial para gerar novos postos de trabalho diretos e indiretos. Cada Reach Stacker requer um operador qualificado por turno de trabalho. Considerando operações em múltiplos turnos (2 a 3 por dia) para maximizar a utilização do ativo, a adição de cada nova máquina criaria, em média, de 2,5 empregos diretos de operação.

O aumento da capacidade e eficiência dos Depots e Redex pode estimular a criação de empregos em outras partes da cadeia logística. Isso inclui atividades como transporte rodoviário (mais motoristas para atender ao fluxo crescente), coordenação logística, serviços de despachantes aduaneiros, e potencialmente na cadeia de suprimentos de peças e serviços para os equipamentos. Assumindo um multiplicador de 1,5 emprego indireto por direto, apenas a aquisição de 150 Reach Stackers teria o potencial de gerar 375 empregos diretos e 562 indiretos.

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

A ABTTC estima que as empresas reunidas nos dois segmentos têm potencial de investir R$276,7 milhões nos próximos 5 anos (cenário base 2020-2025), com enormes ganhos. A título de exemplo, a modernização da frota diminuirá em aproximadamente 70% a emissão de carbono, contribuindo para os objetivos de neutralidade até 2050, e reduzirá em até 97% a emissão de particulados e de óxido de nitrogênio em comparação com os equipamentos da década de 90 - ainda utilizados em grande escala na atividade retroportuária.

É importante notar que a exclusão dos Depots e Redex do Reporto não tem gerado para o Estado absolutamente nenhuma receita dos tributos por ele suspensos (essas instalações não estão importando esses equipamentos). Ou seja, a inserção dos Redex e Depots no rol de beneficiários do Reporto não tem nenhum efeito de caixa, e não implicará necessidade de desoneração adicional à já estimada para este programa na peça orçamentária aprovada no Congresso Nacional. Por outro lado, essa exclusão tem gerado uma grande perda de produtividade que prejudica não apenas os exportadores e importadores brasileiros, como prejudica o atingimento dos benefícios almejados pela concessão de Reporto para os demais agentes atuantes no comércio exterior.

A falta de modernização em Depots e Redex, parcialmente atribuível à sua exclusão do REPORTO, atua como um freio sistêmico. Mesmo com portos altamente eficientes, os gargalos nesses pontos intermediários críticos limitam a competitividade geral do comércio exterior brasileiro e elevam os custos de importação e exportação. A modernização dessas instalações não é, portanto, um benefício isolado, mas uma necessidade para otimizar todo o sistema logístico.

IV - A extensão do Reporto até 2040

É fato notório que os portos e ferrovias são estruturas essenciais para a corrente de comércio internacional. Inobstante, existe um forte déficit geral de investimento na infraestrutura de transportes no Brasil, com o investimento atual

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

(cerca de 0,38% do PIB) sendo muito inferior ao necessário (estimado em 1,96%). Esse hiato de investimentos ocasiona custos logísticos da ordem de 15,4% do PIB, significativamente mais altos que nos países da organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que se situam no intervalo de 8% a 10% do PIB, segundo o Banco Mundial[7].

A dificuldade de acesso a capital para modernização, sem os incentivos fiscais do REPORTO, é apontada como um obstáculo para que muitas instalações invistam em equipamentos mais eficientes e ambientalmente adequados, como guindastes modernos e sistemas avançados. Isso sugere que, embora investimentos notáveis ocorram, pode haver uma necessidade sistêmica de incentivos para impulsionar a modernização em todo o setor portuário, retroportuário e ferroviário, garantindo que ele acompanhe o crescimento do volume de comércio e as demandas por maior eficiência. Não sem razão a manutenção e o fortalecimento do Reporto contam com o apoio de entidades representativas do setor, como a CNI, CNT, ABRATEC, ABTL, ABTP, ABTRA, ATP, FENOP, ABIFER e ANTF.

Os esforços públicos para superação do hiato de investimentos são significativos. Estimativas do setor privado aponta que o setor Em recente diagnóstico sobre os portos brasileiros, aponta-se que apenas o setor portuário recebeu R$ 42,7 bilhões de investimentos nos últimos 6 anos, dos quais R$ 37,5 bilhões correspondem a 109 novos contratos e R$ 5,02 bilhões a 18 ampliações. Ainda, há projeção de cerca de R$6,89 bilhões em anúncios públicos já realizados. No mesmo período, ocorreram 25 leilões para arrendamentos portuários, responsáveis por investimentos da ordem de R$3,87 bilhões. Estimam-se mais R$ 30 bilhões de investimentos, sendo R$7 bilhões em 42 novos anúncios públicos para TUP e R$23 bilhões em mais de 17 novos arrendamentos, além das expansões previstas em instalações já em funcionamento.

7 Nesse sentido World Bank, “Brazil: How to Decrease Freight Logistics Costs in Brazil”, report No. 46885-BR, 2010, World Bank, Operational Overview of Brazil’s Land Transport Sector, Documento de Trabalho Interno, 2017, p. 15.

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

Em contrapartida, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) estima que a renúncia fiscal anual do Reporto seja da ordem de R$200 milhões, um valor que representaria apenas 0,07% do total dos incentivos fiscais federais. A renúncia fiscal é ínfima diante dos benefícios e investimentos associados, especialmente no cenário de carência de infraestrutura de transportes vivenciada pelo Brasil.

Ocorre que os contratos e investimentos em infraestrutura além de serem capital intensivo (demandam investimentos massivos), são também fortemente caracterizados como de longo prazo (perfazendo 50, 60, 70 anos). A implantação física de novos terminais portuários, obras de dragagem de aprofundamento, construção de novos trechos ferroviários ou pátios intermodais é um processo que demanda tipicamente de 3 a 5 anos, ou mais, dependendo da escala e complexidade.

O prazo de expiração do Reporto em 2028 cria uma desconexão fundamental com esses ciclos de vida e horizontes contratuais. Um investidor que assume hoje uma concessão ferroviária válida até 2058 ou um arrendamento portuário de 25 anos enfrenta a perspectiva real de perder o principal incentivo fiscal para a aquisição de equipamentos críticos (locomotivas, vagões, guindastes, etc.) apenas alguns anos após o início do contrato. Essa incerteza fiscal:

- Complica a modelagem financeira e a avaliação de risco dos projetos.
- Pode aumentar o custo de capital, tornando projetos viáveis em condições estáveis parecerem menos atrativos ou inviáveis.
- Dificulta o compromisso com investimentos de longo prazo exigidos nos contratos de concessão/arrendamento.
- Desincentiva a modernização contínua, pois o benefício pode não estar disponível para equipamentos adquiridos em fases posteriores do projeto.

A regra de conversão da suspensão em isenção/alíquota zero após 5 anos , embora importante, não resolve o problema fundamental do prazo final do regime. Pelo contrário, ela pode agravar o risco para investimentos feitos nos anos que

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

antecedem 2028, pois a expiração do regime antes do cumprimento do quinquênio pode levar à cobrança retroativa dos tributos suspensos, acrescidos de penalidades. A extensão para 2040 eliminaria essa incerteza para a vasta maioria dos investimentos planejados e em curso.

A prorrogação do Reporto até 2040 guarda isonomia com a prorrogação do Repetro regime especial aplicável às atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos (Lei 13.586, de 2017), e está em perfeita linha com os propósitos da Reforma Tributária de desonerar investimentos e exportações brasileiras.

Setor	**Tipo de Contrato**	**Duração Típica (Anos)**	**Potencial de Extensão/Renovação?**
Portos	Arrendamento	35	Sim
Ferrovias	Concessão	30	Sim
REPORTO	**Regime de Incentivo**	**Expira em 2028**	**(Proposta: Extensão a 2040)**

V – Da compatibilidade e adequação orçamentária

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h”, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação se fará por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT prescreve que também

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PL073325
EMC 43/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível "a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor" e como adequada "a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual".

As Leis de Diretrizes Orçamentárias – LDO anuais trazem recorrentemente a determinação de que as proposições legislativas e respectivas emendas que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem diminuição de receita ou aumento de despesa da União, devam estar acompanhadas de estimativas desses efeitos no exercício em que entrarem em vigor e nos dois subsequentes, detalhando a memória de cálculo respectiva e correspondente compensação, que, no caso da LDO de 2025, se mostra no artigo 129.

No caso em tela, no entanto, conforme se depreende da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, como se trata de benefício tributário já concedido há muitos anos e que não está sendo considerado nas estimativas de receita atuais que fundamentam a elaboração do orçamento anual, bem como ao fato de que, nos anexos do Projeto de Lei n° 4, de 2023-CN, não há referência a que em suas estimativas de receita haja consideração de término dos benefícios do REPORTO, não vemos óbice à sua prorrogação e a inserção de novos beneficiários haja vista que estes setores (REDEX e DEPOT) adquirem preponderantemente equipamentos de segunda mão, já utilizados por empresas beneficiárias de REPORTO.

Ademais, a magnitude de tal benefício, aqui em análise, se mostra irrelevante no universo de arrecadação federal. Nele há suspensão da exigibilidade de tributos, e vale ressaltar que, sobretudo quanto ao IPI, que possui natureza extrafiscal, cujo intuito de sua existência é precipuamente a de atender as demandas do desenvolvimento nacional, tanto para proteger a indústria nacional como para

CD252174649900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:48:16.140 - PLO73325
EMC 43/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.43/2025

viabilizar investimentos, neste caso, de necessária importação de equipamentos ou de suas peças essenciais à manutenção do fluxo físico do comércio exterior da nação no âmbito dos portos, não deve haver empecilho à aprovação da matéria, eis que sua suspensão e posterior isenção cumpre o objetivo de sua existência no arcabouço jurídico-tributário nacional.

Tendo em vista os relevantes interesses de que se reveste esta emenda, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares do Congresso Nacional.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD252174649900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252174649900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:52:52.470 - PL073325
EMC 44/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.44/2025

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025
(da Sra Deputada Aline Gurgel)

Propõe emenda aditiva ao PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se no Art. 6.º do Projeto de Lei em epígrafe, o inciso XXXV com a seguinte redação:

Art. 6.º

.....

XXXV - Guarda Portuária: Órgão da autoridade portuária, composta exclusivamente por Guardas Portuários, responsável por exercer o policiamento ostensivo nas áreas do Porto Público, incluídas as áreas de fundeio, canais e controle de acesso, de forma a prover a segurança, proteção e fluidez das operações portuárias, observadas as competências das demais autoridades intervenientes;

Inclua-se no art. 13 o inciso XXXVI com a seguinte redação:

Art. 13 –

.....

XXXVI - Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público.

JUSTIFICATIVA

A Guarda Portuária desempenha papel essencial na segurança do ambiente portuário, garantido proteção das instalações, cargas e pessoas, além de colaborar com a fiscalização e prevenção de ilícitos, serviços que são vitais para o funcionamento adequado e seguro dos portos. Sua exclusão do projeto pode comprometer essa segurança, aumentando riscos operacionais e patrimoniais.

CD257397584600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257397584600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Gurgel

Apresentação: 07/08/2025 13:52:52.470 - PL073325
EMC 44/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.44/2025

Além disso, a Guarda Portuária é integrante operacional do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP, consoante art. 9.º da Lei 13.675/2018.

Sendo assim, torna-se relevante a devida inclusão da Guarda Portuária, visando a manutenção e a consolidação da categoria na segurança dos portos brasileiros.

Sala das Comissões, em 07 de agosto de 2025.

Aline Gurgel
Deputada Federal
Republicanos AP

CD257397584600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257397584600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Gurgel

Apresentação: 07/08/2025 13:53:40.693 - PL073325
EMC 45/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.45/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA ADITIVA Nº , de 2025

Acrescentam-se as alíneas “g” e “h” ao inciso IV do art. 21 do presente projeto de lei, com a seguinte redação:

“Art. 21……

…….

…….

(...)

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

(...)

CD258505315200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258505315200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:53:40.693 - PL073325
EMC 45/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.45/2025

g) 1 (um) representante dos armadores de linha regular de longo curso;

h) 1 (um) representante dos agentes marítimos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Os transportadores marítimos de linha regular são os usuários essenciais dos portos organizados. Os projetos portuários são dimensionados para atender justamente as embarcações que escalam a costa brasileira. Excluir do Conselho de Autoridade Portuária os principais interessados na eficiência do porto depõe contra a efetividade e razão de ser do Conselho e do próprio porto.

Caso os transportadores marítimos e os agentes marítimos não sejam partícipes ativos das discussões do CAP, as decisões não refletirão as necessidades efetivas do desenvolvimento do comércio exterior nacional. Por outro lado, sua participação será de grande importância, pois sua experiência no dia a dia do porto proporciona uma visão prática e fundamentada, capaz de contribuir significativamente para a formulação de políticas mais eficazes e alinhadas à realidade do setor.

Ademais, revelar-se-ia uma discriminação em relação ao cliente primeiro do porto, que restaria apartado da confecção das regras e diretrizes às quais estará submetido.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD258505315200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258505315200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:56:14.920 - PL073325
EMC 46/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.46/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº , de 2025

Modifica-se a redação do inciso XII do artigo 6º e do artigo 29 do presente projeto de lei, que passarão a ter a seguinte redação:

"Art. 6º……

……

XII - Agente Marítimo: pessoa jurídica que, em nome e por conta de armadores ou transportadores marítimos, atua como mandatário junto às autoridades portuárias, os operadores portuários e os demais intervenientes nas operações marítimas e portuárias." (NR)

"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 na qualidade de mandatário junto às autoridades portuárias, os operadores

CD258995710700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258995710700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 13:56:14.920 - PL073325
EMC 46/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.46/2025

portuários e demais intervenientes nas operações marítimas e portuárias, como mandatário, na forma e nos limites convencionados no mandato.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo substituir a expressão "intermediário" por "mandatário" na definição de agente marítimo no Art. 6º, inciso XII, a fim de evitar interpretações indevidas que possam resultar na aplicação da Resolução Normativa 62/2021-ANTAQ, que cita regras e deveres de “agentes intermediários”.

A permanência da terminologia "intermediário" poderia gerar uma leitura equivocada, enquadrando indevidamente os agentes marítimos no regime regulatório, o que não corresponde à realidade de sua função. A nova redação assegura maior segurança jurídica, evitando potenciais conflitos interpretativos e garantindo a coerência do exercício da função do agente com a norma.

Tal medida garante a proteção dos agentes e a correta definição de suas funções e atribuições. Dessa forma, a apreciação e aprovação desta modificação é essencial para o aperfeiçoamento do ordenamento jurídico e a previsibilidade regulatória do setor marítimo.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD258995710700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258995710700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 14:09:34.467 - PL073325
EMC 47/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.47/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA ADITIVA Nº , de 2025

Acrescentam-se o inciso XVI no art. 3º e o art. 47-A ao presente projeto de lei, com as seguintes redações:

"Art. 3º ……..

……

……

(...)

XVI - priorização das economias de escala." (NR)

(...)

"Art. 47-A. As atividades estatais de planejamento, regulação e outorga deverão priorizar as alternativas que proporcionem maior economia de escala da infraestrutura e serviços portuários." (NR)

CD252160167200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252160167200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 14:09:34.467 - PL073325
EMC 47/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.47/2025

JUSTIFICAÇÃO

Poucas políticas públicas são tão efetivas para a competitividade brasileira quanto a obtenção de maiores escalas operacionais no setor portuário.

As economias de escala ocorrem para diminuir custos médios de produção de um bem ou serviço, que usualmente possuem custos médios fixos mais elevados, como é o caso dos portos e dos transportes marítimos.

No caso dos portos, os ganhos de escala podem ser adquiridos quando há o aumento da capacidade dos terminais já existentes, em detrimento da instalação de terminais de portes menores. Esse movimento traz ganhos substanciais para os exportadores e importadores brasileiros, com a redução dos seus custos logísticos.

Para efeitos comparativos, o navio-tipo que opera nos terminais de contêiner brasileiros são navios da classe Panamax. Trata-se de navios projetados meio século atrás (1980), com comprimento total de 290 metros e capacidade para operar em torno de 4000 TEUs (unidade de medida correspondente a um contêiner de 20 pés). Segundo o relatório anual da BRS (corretora global de navios desde 1856), esses navios possuíram, em 2024, um custo diário de US$ 25,000/dia, ou de US$ 6,25 por TEU de capacidade nominal[1].

A adoção de navios-tipo maiores traria competitividade ao país. Os armadores já têm feito operações pontuais para testar a capacidade do país de receber os chamados “New Panamax”. Esses navios são mais recentes (pouco mais de uma década), possuem comprimento total de 366 metros e capacidade para operar em torno de 12.500 TEUs. Segundo o relatório anual da BRS, esses navios possuíram, em 2024, um custo de US$ 54.500/dia, ou de US$ 4,19 por TEU de capacidade nominal.

1 Disponível em: https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/annual_review_2024_668/. Acesso em: 24 fev 2025.

CD252160167200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252160167200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 14:09:34.467 - PL073325
EMC 47/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.47/2025

Isso significa dizer que a evolução do navio-tipo tem o potencial de reduzir mais de 30% apenas no custo dos navios, que é um dos principais componentes de custo do frete marítimo. É essa a estratégia que os grandes portos seguem, a exemplo de Shanghai, na China, que movimentou 49.16 milhões de TEUs em 2023; Cingapura, que movimentou 39.01 milhões de TEUs em 2023; Busan, na Coréia do Sul, que movimentou 23.04 milhões de TEUs em 2023; e Rotterdam, na Holanda, que movimentou 13.45 milhões de TEUs em 2023[2]. A movimentação brasileira, distribuída em quase duas dezenas de terminais de contêineres, mal chegou a 12 milhões de TEUs[3].

Ainda assim, mesmo diante de tantas evidências a favor da promoção da escala, falta no ordenamento jurídico brasileiro um dispositivo que a consolide como verdadeira "política de Estado". Enquanto isso não ocorrer, os gestores e autoridades encarregados da tomada de decisão no setor estarão expostos a toda sorte de questionamento de órgãos de controle sobre projetos de expansão de portos e terminais existentes e, para se proteger, serão forçados a ampliar a capacidade portuária brasileira por meio de mais e mais terminais com pouca escala, ao invés de terminais com mais escala.

Por isso, é importante que as autoridades regulatórias e o poder público tomem decisões para o setor, que observem a economia de escala dada a sua relevância para a economia nacional.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

2 Disponível em: https://www.worldshipping.org/top-50-ports . Acesso em: 24 fev 2025.
3 Disponível em https://www.ceicdata.com/en/indicator/brazil/container-port-throughput. Acesso em: 24 fev 2025.

CD252160167200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252160167200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 14:23:29.343 - PL073325
EMC 48/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.48/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº , de 2025

Modifica-se a redação do § 3º do art. 11 do presente projeto de lei, que passará a ter a seguinte redação:

"Art. 11.....

.....

§ 3º É vedada a exigência de prestação de informações periódicas sobre preços e receitas operacionais de terminais portuários arrendados, autorizados, bem como dos demais agentes atuantes no comércio exterior." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta amplia a vedação prevista no § 3º do Art. 11 para abranger todos os agentes do setor portuário, incluindo armadores e prestadores de serviços, e não apenas os terminais portuários. Essa alteração é essencial para garantir a liberdade comercial e evitar que determinados agentes sejam submetidos a exigências desproporcionais, o que poderia comprometer sua competitividade e capacidade de negociação.

CD258919016600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258919016600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 07/08/2025 14:23:29.343 - PL073325
EMC 48/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.48/2025

A exigência periódica de informações comerciais somada a sistemas informatizados pode gerar distorções de mercado, prejudicar a livre concorrência e comprometer a autonomia negocial do setor. A ampliação da vedação evita que a fiscalização regulatória acabe criando interferências indevidas, além de resguardar o equilíbrio competitivo no setor portuário e a segurança jurídica.

A prática estaria em rota de colisão com o parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal de 1988 (“É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.”).

Além disso, causaria impactos indevidos no equilíbrio de mercado caso apenas um elo da cadeia de comércio exterior estivesse protegida dessa intervenção.

Por fim, sugerimos a supressão de trecho (“exceto quando da apuração de denúncias no caso concreto”), pois nem mesmo a apuração de denúncias poderia justificar a obtenção sistemática de preços e receitas.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**

(PSDB/SP)

CD258919016600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258919016600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 08/08/2025 10:57:23.230 - PL073325
EMC 49/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.49/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)

01 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta Inciso XVI ao Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

XVI – Serviço adequado, o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas e/ou preços."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O princípio do serviço adequado como pilar da política setorial portuária para a operação e exploração tem como objetivo assegurar que os serviços prestados atendam às necessidades da sociedade de forma eficiente, acessível e contínua. A definição proposta estabelece padrões claros e abrangentes, que englobam a regularidade, continuidade e eficiência, essenciais para garantir a confiabilidade dos serviços.

Além disso, aspectos como segurança e atualidade destacam a importância de oferecer serviços que atendam às normas técnicas e de qualidade, acompanhando as inovações e demandas do contexto contemporâneo. A inclusão da generalidade garante que os serviços sejam acessíveis a todos, sem discriminação, enquanto a cortesia na prestação promove um atendimento humanizado e respeitoso.

Por fim, o princípio também reconhece a necessidade de modicidade nas tarifas e/ou preços, assegurando que os custos dos serviços sejam compatíveis com a capacidade de pagamento dos usuários, promovendo a justiça social e o equilíbrio econômico na prestação dos serviços. Dessa forma, o princípio do serviço adequado consolida-se como um pilar fundamental para a gestão eficiente e justa dos serviços públicos e privados.

CD259221569300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259221569300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Apresentação: 08/08/2025 10:57:23.230 - PL073325
EMC 49/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.49/2025

CD259221569300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259221569300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 10:59:28.080 - PL073325
EMC 50/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.50/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)

02- EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso II do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade

CD259315131600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259315131600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 10:59:28.080 - PLO73325
EMC 50/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.50/2025

portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD259315131600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259315131600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:02:23.700 - PL073325
EMC 51/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.51/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)

03 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe a supressão ao texto do Inciso V do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

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

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta supressiva do inciso busca restabelecer a obrigação do Estado em regular a atividade econômica portuária para todos, seja público ou privado, e que não atuem de forma abusiva ao fixarem as suas tarifas ou preços infringindo o princípio da modicidade.

A proposta do inciso V traz um grande eufemismo ao tratar da modicidade, propondo apenas a ação de "estímulo" pelo Estado, ou seja, outro tratamento diferenciado para o porto privado, o que representa uma diminuição do seu papel como garantidor da modicidade e da publicidade dos preços públicos.

Isso gera um risco de tolerância a práticas de preços que não sejam módicos, retirando das mãos do Estado o seu papel de sancionar e, pelo projeto, agora somente com a responsabilidade de apenas estimular para obter a modicidade. Somente através de um papel garantista o Estado pode inibir condutas abusivas do setor privado, não sendo viável depender da autorregulação (Art. 38 e seguintes do projeto) neste campo econômico devido ao claro conflito de interesses entre a exploração comercial e as necessidades dos usuários exportadores e importadores.

O princípio da modicidade tarifária tem como objetivo garantir que tarifas e preços públicos sejam acessíveis, promovendo o equilíbrio entre os custos operacionais e os interesses sociais e econômicos. Esse princípio está implicitamente presente na Constituição Federal brasileira de 1988, que estabelece como um dos fundamentos do serviço público o atendimento ao

CD259890401800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259890401800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:02:23.700 - PL073325
EMC 51/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.51/2025

interesse coletivo, conforme o artigo 175, que regula a prestação de serviços públicos mediante concessão ou permissão, sempre por meio de licitação.

No campo da legislação infraconstitucional, a modicidade tarifária é reforçada por normas como a Lei nº 8.987/1995, que trata do regime de concessão e permissão de serviços públicos. O artigo 6º dessa lei prevê que a tarifa seja justa e adequada, visando não apenas à remuneração do concessionário, mas também à proteção do usuário contra abusos econômicos

A atual legislação portuária é mais assertiva e benéfica pró usuários dos serviços portuários ao utilizar o termo "garantia" (Art. 3º, II, Lei nº 12.815/2013), referindo-se ao compromisso de assegurar que determinadas condições serão cumpridas ou que certos direitos serão protegidos e, a proposta legislativa ora com emenda supressiva, visa exatamente retirar a intervenção do Estado diante de práticas abusivas das administrações portuárias privadas, pois o porto público estará diante da ação garantista deste por força do Art.3º, III e, aqui residindo mais um dispositivo sub-reptício de legalizar uma assimetria regulatória em prol do porto privado.

O garantismo se manifesta de várias formas, incluindo, no caso em questão, a garantia legal, independentemente de cláusulas contratuais específicas, como a garantia de produtos e serviços no Código de Defesa do Consumidor ou dos usuários dos serviços prestados pelas instalações portuárias.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD259890401800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259890401800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:04:47.537 - PL073325
EMC 52/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.52/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

04-EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso VI do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

VI – estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos e privados, bem como às instalações e atividades portuárias;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação proposta ao inciso "VI – estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos e privados, bem como às instalações e atividades portuárias;" busca assegurar a efetiva aplicação do princípio da isonomia e promover a competitividade justa no setor portuário brasileiro.

A redação original do inciso reforça a garantia de amplo acesso exclusivamente aos portos públicos, algo que já é inerente à sua natureza pública e à sua função social. No entanto, exclui explicitamente os portos privados da mesma prerrogativa, o que contraria o equilíbrio competitivo que deve nortear o setor. Observa-se, na prática, que terminais de uso privado frequentemente erigem barreiras ao acesso às suas instalações, limitando a utilização por determinados usuários e comprometendo o conceito de Facilidade Essencial (Essential Facilities). Este conceito, consagrado nos Arts. 7º e 13º da Lei nº 12.815/2013, determina que portos, sejam públicos ou privados, devem atuar de maneira acessível e não discriminatória.

Ao incluir expressamente os portos privados na garantia de amplo acesso, busca-se mitigar práticas que favoreçam a restrição ou discriminação de usuários, promovendo a transparência e a equidade nas operações portuárias. Essa medida visa assegurar um ambiente regulatório equilibrado, incentivando uma concorrência saudável entre os agentes do setor e alinhando-se ao interesse público de eficiência logística e desenvolvimento sustentável.

CD259865348500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259865348500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:04:47.537 - PLO73325
EMC 52/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.52/2025

Ademais, a inclusão também reforça o compromisso com os pilares da competitividade e da integração dos atores do setor, promovendo a harmonização entre os interesses públicos e privados e ampliando as condições para um crescimento econômico equilibrado e inclusivo.

Por fim, a alteração contribui para a modernização do marco regulatório, alinhando-o com as melhores práticas internacionais, e demonstra o compromisso do Brasil em consolidar-se como um dos principais players no comércio global.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD259865348500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259865348500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:06:46.887 - PL073325
EMC 53/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.53/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)

05 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso VII do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

VII - assegurar segurança jurídica e regulatória, com vistas a fomentar e maximizar os investimentos privados em infraestrutura e superestrutura, promovendo estabilidade, transparência e confiabilidade no ambiente normativo."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda modificativa proposta busca aprimorar a redação do inciso original, substituindo a expressão 'alavancagem' por termos mais adequados à linguagem jurídica. A palavra 'alavancagem', amplamente empregada no jargão econômico, possui conotação polissêmica, o que pode gerar ambiguidade e interpretações divergentes no contexto normativo.

Nesse sentido, a reformulação do texto visa garantir maior precisão terminológica, alinhando-se aos padrões da linguagem jurídica e administrativa. A nova redação proposta promove clareza e objetividade, ao mesmo tempo em que preserva o objetivo de fomentar e maximizar os investimentos privados em infraestrutura e superestrutura, reforçando os princípios de segurança jurídica, estabilidade e transparência no ambiente normativo.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD257403848700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257403848700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:08:25.063 - PL073325
EMC 54/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.54/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)

06 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso VIII do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

VIII - governança plena na gestão dos portos público e governança corporativa portuária para os portos privados."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inserção do conceito de governança corporativa portuária para os portos privados visa estabelecer diretrizes claras que alinhem as práticas empresariais aos princípios de transparência, equidade, eficiência operacional e sustentabilidade, essenciais para o equilíbrio competitivo no setor portuário.

Embora os portos públicos estejam naturalmente subordinados a princípios de governança plena, que garantem accountability e ampla acessibilidade, observa-se que os portos privados, por sua natureza e estrutura voltada ao lucro, tendem a operar com maior autonomia. Isso pode, em certos casos, resultar em práticas discriminatórias ou na adoção de barreiras que comprometem a acessibilidade e violam o conceito de Facilidade Essencial (*Essential Facilities*), já consagrado nos Arts. 7º e 13º da Lei nº 12.815/2013.

Ao formalizar a governança corporativa portuária, busca-se assegurar que os portos privados adotem práticas condizentes com:

a) Transparência nas operações e tomadas de decisão, promovendo um ambiente acessível e confiável para usuários e investidores.

b) Condições justas de acesso às instalações e serviços, alinhadas ao princípio de isonomia e à mitigação de práticas discriminatórias.

CD255861845600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255861845600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:08:25.063 - PL073325
EMC 54/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.54/2025

c) Sustentabilidade, considerando aspectos econômicos, sociais e ambientais, em consonância com os objetivos de longo prazo do setor portuário.

d) Eficiência e responsabilidade regulatória, garantindo que os portos privados operem em conformidade com as disposições legais e com princípios de competitividade leal.

A introdução do conceito de governança corporativa portuária tem como objetivo não apenas harmonizar as relações entre os diversos atores do setor, mas também fortalecer a confiança do mercado e promover um ambiente regulatório mais justo. Dessa forma, busca-se fomentar a concorrência saudável e assegurar que o setor portuário, como um todo, funcione como um pilar estratégico para o desenvolvimento econômico sustentável do Brasil.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD255861845600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255861845600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:09:36.520 - PL073325
EMC 55/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.55/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

07 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso X do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

X - promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A diretriz de, somente, adaptar-se às mudanças climáticas como expresso no texto original do inciso dá a conotação e interpretação de uma atitude de reação em vez de antecipação de medidas.

A inclusão da promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática reflete uma abordagem proativa e estratégica frente aos desafios ambientais contemporâneos. Enquanto a adaptação às mudanças climáticas é essencial, limitarmo-nos apenas a essa diretriz implica em uma postura reativa, focada em administrar as consequências ao invés de atuar na raiz do problema.

Dessa forma, a emenda proposta busca incorporar uma perspectiva antecipatória, incentivando a implementação de tecnologias que não apenas reduzam os efeitos adversos das mudanças climáticas, mas também promovam um desenvolvimento sustentável e responsável. Tal medida fortalece o compromisso com ações concretas que alinhem eficiência econômica e preservação ambiental, posicionando a sociedade como protagonista na mitigação dos impactos climáticos globais

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD254498411400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254498411400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:11:16.980 - PLO73325
EMC 56/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.56/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

08 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso X do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

X - promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A diretriz de, somente, adaptar-se às mudanças climáticas como expresso no texto original do inciso dá a conotação e interpretação de uma atitude de reação em vez de antecipação de medidas.

A inclusão da promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática reflete uma abordagem proativa e estratégica frente aos desafios ambientais contemporâneos. Enquanto a adaptação às mudanças climáticas é essencial, limitarmo-nos apenas a essa diretriz implica em uma postura reativa, focada em administrar as consequências ao invés de atuar na raiz do problema.

Dessa forma, a emenda proposta busca incorporar uma perspectiva antecipatória, incentivando a implementação de tecnologias que não apenas reduzam os efeitos adversos das mudanças climáticas, mas também promovam um desenvolvimento sustentável e responsável. Tal medida fortalece o compromisso com ações concretas que alinhem eficiência econômica e preservação ambiental, posicionando a sociedade como protagonista na mitigação dos impactos climáticos globais.

CD256484822500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256484822500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Apresentação: 08/08/2025 11:11:16.980 - PLO73325
EMC 56/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.56/2025

CD256484822500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256484822500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:13:11.800 - PL073325
EMC 57/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.57/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

09 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe supressão do texto do Inciso XII do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

~~*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."*~~

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de supressão do inciso *"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 a fase de licitação, a atividade do terminal e eventuais investimentos obrigatórios"* baseia-se em duas principais razões: a incorreção de técnica legislativa e o impacto negativo na segurança jurídica.

Em primeiro lugar, a inclusão de dispositivos que preveem a modernização de contratos vigentes por meio de alteração legislativa viola princípios fundamentais de técnica legislativa. A prática de se alterar contratos já firmados de forma unilateral compromete a integridade do ordenamento jurídico, uma vez que a segurança e a previsibilidade são elementos essenciais em qualquer relação contratual.

CD253471118100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253471118100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:13:11.800 - PL073325
EMC 57/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.57/2025

Adicionalmente, a permissão para alteração de contratos em andamento gera um ambiente de insegurança jurídica, tanto para o Estado quanto para concessionários, arrendatários e autorizatários. A instabilidade criada por alterações legislativas dessa natureza pode desincentivar investimentos no setor portuário, pois agentes econômicos passam a perceber maior risco ao celebrar contratos com o poder público.

Outro ponto relevante é que o inciso, ao tentar contemplar a modernização e simplificação de contratos, acaba por desconsiderar o princípio da proteção ao ato jurídico perfeito, consagrado no artigo 5º, inciso XXXVI, da Constituição Federal de 1988. O respeito a contratos vigentes é indispensável para garantir a confiança entre as partes, assim como para preservar o equilíbrio entre direitos e obrigações previamente acordados.

Por fim, a precificação de áreas públicas "considerando a atividade do terminal e investimentos obrigatórios apenas para a fase de licitação" carece de clareza e objetividade. Tal abertura interpretativa pode dar margem a entendimentos conflitantes, que favorecem práticas desiguais e dificultam a aplicação eficiente do dispositivo.

Portanto, a supressão do inciso em questão se mostra indispensável para assegurar a estabilidade regulatória, preservar os direitos adquiridos pelas partes contratantes e garantir um ambiente favorável ao investimento e à operação eficiente do setor portuário.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD253471118100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253471118100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:14:33.697 - PL073325
EMC 58/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.58/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

10 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do caput do Art. 5º do PL nº 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O caput do Art. 5º passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º As propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, integrantes do Sistema Portuário expressos no Art.2º desta Lei, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto social e econômico."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de modificação do artigo busca corrigir uma lacuna normativa que eximiria a Autoridade Marítima da obrigatoriedade de realizar Análise de Impacto Regulatório (AIR) em seus atos normativos sobre as atividades portuárias. A realização de AIR é um instrumento essencial de transparência e governança, que visa assegurar que os atos normativos sejam precedidos por uma avaliação detalhada de seus possíveis efeitos, especialmente no que diz respeito ao impacto econômico.

Ao incluir a obrigatoriedade de AIR, a proposta reforça a necessidade de decisões regulatórias fundamentadas, que levem em consideração a razoabilidade e os potenciais impactos para agentes econômicos e usuários dos serviços, promovendo maior equilíbrio, eficiência e previsibilidade. Dessa forma, a emenda contribui para um ambiente normativo mais robusto e alinhado aos princípios de segurança jurídica e desenvolvimento sustentável no âmbito do Sistema Portuário, que inclui todos os agentes públicos, sem exceções.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD251711976800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251711976800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:22:29.553 - PL073325
EMC 59/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.59/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

11 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe a modificação do Inciso III, do Art. 6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências, para suprimir a palavra "agua".

Modifique-se o texto do inciso III, para suprmir a palavra "água".

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

[..]

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

J U S T I F I C A Ç Ã O

A supressão da palavra "água" no texto do inciso III tem como fundamento a impossibilidade jurídica de cessão ou apropriação privada de espaços físicos em águas públicas, consideradas bens de domínio da União conforme dispõe o artigo 20, inciso III, da Constituição Federal de 1988.

Adicionalmente, a Lei nº 9.636/1998, que trata da gestão de bens imóveis da União, reforça o caráter público desses espaços e inviabiliza sua exploração ou ocupação por particulares, salvo em condições excepcionais e devidamente regulamentadas, o que não é compatível com a definição de "porto privado" apresentada.

A supressão busca alinhar o texto legal aos princípios constitucionais e normativos vigentes, evitando interpretações que possam gerar conflitos jurídicos ou práticas contrárias à legislação. Além disso, a exclusão do termo mantém a clareza e a coerência do dispositivo, preservando a caracterização dos portos privados como instalações essencialmente

CD258419368600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258419368600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

terrestres, que utilizam a infraestrutura aquaviária sem infringir normas sobre o uso de bens públicos.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Apresentação: 08/08/2025 11:22:29.553 - PL073325
EMC 59/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.59/2025

CD258419368600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258419368600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:22:33.647 - PL073325
EMC 60/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.60/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

12 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta Inciso XXXV ao Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Acrescente-se o Inciso XXXV ao Art.6º com o seguinte teor.

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

[...]

XXXV - Zona de Influência Portuária (ZIP) - espaço geoeconômico delimitado a partir de variáveis técnicas, econômicas, políticas e sociais e parte integrante do Plano Mestre, que é diretamente impactado pelas operações de um porto ou complexo portuário e contribuinte para suas atividades, devendo abranger desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelo porto até as áreas que dependem economicamente ou logisticamente de suas operações.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Com a citação nos incisos VIII e IX do Art.6º acerca do conceito jurídico de Terminal Retroportuário Alfandegado e de Terminal de Contêineres Vazios, onde há a citação de que estes estão localizados em uma Zona de Influência Portuária (ZIP) há, portanto, a necessidade de definir, juridicamente, o conceito jurídico da ZIP, como sendo um espaço geoeconômico que irá abranger essa espécie de terminal estrategicamente delimitado, que desempenha um papel fundamental no desenvolvimento e operação de portos e complexos portuários, constituindo-se em uma zona de atividades logísticas e, em especial, industriais que buscam se localizar em áreas próximas aos portos e de fácil acesso terrestre.

Baseando-se em variáveis técnicas, econômicas, políticas e sociais, conforme descrito no inciso XXXV, essa delimitação reflete não apenas os impactos diretos das operações portuárias, mas também sua contribuição para a dinâmica econômica e logística de sua região.

A ZIP abrange áreas diversificadas, desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelos portos até regiões que dependem econômica e

CD254806633900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254806633900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:22:33.647 - PLO73325
EMC 60/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.60/2025

logisticamente dessas operações. Dessa forma, ela torna-se parte integrante do planejamento territorial e estratégico do setor portuário, destacando-se no contexto do Plano Mestre.

Além disso, a identificação de uma ZIP é essencial para a otimização de cadeias logísticas, integração regional e atração de investimentos. Ao compreender e mapear os fluxos econômicos e logísticos, bem como as interações sociais e políticas associadas, a zona de influência possibilita um planejamento mais eficiente e sustentável, promovendo o desenvolvimento econômico local e regional.

A inclusão do inciso que define a Zona de Influência Portuária busca estabelecer de forma clara os limites e as características do espaço geográfico diretamente impactado pelas operações portuárias, promovendo um entendimento abrangente e técnico sobre a interação entre o porto e a região ao seu redor. Essa definição é essencial para subsidiar políticas públicas, planejamento estratégico e gestão eficiente dos portos, assegurando que as atividades portuárias sejam desenvolvidas de maneira integrada ao território e às comunidades impactadas.

Ao incluir desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelo porto até as áreas que dependem econômica e logisticamente de suas operações, o inciso reconhece a complexidade das cadeias logísticas e produtivas envolvidas. Além disso, sua vinculação ao Plano Mestre reforça o alinhamento estratégico com instrumentos de planejamento portuário, garantindo que a gestão da Zona de Influência Portuária seja feita de maneira coordenada, sustentável e em conformidade com as diretrizes de desenvolvimento nacional.

Essa proposta contribui para fortalecer a governança portuária, ampliando a transparência e a eficiência das decisões que impactam não apenas o porto, mas também as regiões diretamente relacionadas às suas atividades econômicas e logísticas.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD254806633900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254806633900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:22:38.630 - PL073325
EMC 61/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.61/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

13 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XIV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XIV - Área do Porto Público: poligonal de delimitação geográfica que define os limites físicos e de jurisdição administrativa do porto público, englobando as áreas em terra e água, a zona de influência portuária, a respectiva infraestrutura de proteção e de acesso terrestre e aquaviário, sob jurisdição administrativa da Autoridade Portuária;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do conceito de "Área do Porto Público" na emenda tem como objetivo aprimorar a definição legal e operacional do espaço geográfico que compreende os limites físicos e a jurisdição administrativa do porto público. Esse delineamento é fundamental para assegurar a organização e a efetividade das ações da Autoridade Portuária, baseando-se nos princípios e funções da jurisdição administrativa.

A jurisdição administrativa, nesse contexto, delimita a competência da Autoridade Portuária para regulamentar, fiscalizar e administrar de forma exclusiva e eficiente as atividades dentro da área delimitada. Essa competência é indispensável para evitar conflitos de competências entre diferentes entidades e assegurar a harmonia na gestão e operação do porto público. Por meio da definição clara da poligonal geográfica, a Autoridade Portuária tem sua capacidade de gestão fortalecida, promovendo o cumprimento de suas atribuições legais e a manutenção da ordem pública no local.

Além disso, a delimitação geográfica que abrange áreas em terra e água, a zona de influência portuária e a infraestrutura de proteção e acesso

CD251010147200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251010147200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:22:38.630 - PL073325
EMC 61/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.61/2025

terrestre e aquaviário reflete a complexidade e a abrangência das operações portuárias modernas. Essa abordagem integrada e baseada na jurisdição administrativa garante maior segurança jurídica e eficiência operacional, contribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico da região atendida pelo porto.

Portanto, a emenda proposta é essencial para consolidar a autoridade e as responsabilidades da Autoridade Portuária, oferecendo uma base sólida para o planejamento, a regulação e o desenvolvimento sustentável das operações portuárias.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD251010147200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251010147200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:27:44.510 - PL073325
EMC 62/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.62/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

14 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XV - Autoridade Portuária: entidade constituída sob a forma de empresa pública, sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios, responsável pela exploração, administração e gestão do porto público"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda em questão destaca-se pela sua relevância na modernização e fortalecimento da gestão portuária, ao estabelecer que a Autoridade Portuária pode ser composta por empresa pública, sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios. Essa proposta reflete a evolução conceitual e prática da governança portuária contemporânea.

Estudos recentes sobre governança portuária, como os apresentados por Jason Monios em "Polycentric Port Governance", demonstram que essa governança está cada vez mais reconhecida como um processo que transcende fronteiras administrativas e territoriais, operando em múltiplas escalas de governo e promovendo vínculos entre organizações governamentais, não governamentais e indivíduos. Essa abordagem policêntrica contribui para uma gestão integrada, colaborativa e adaptada às complexidades do setor portuário globalizado.

No contexto nacional, a possibilidade de incluir Consórcios Públicos na gestão portuária encontra respaldo no Art. 241 da Constituição Federal de 1988, que prevê a gestão associada entre entes federativos. Além disso, a Lei nº 9.277/1997, em seu Art.2º, autoriza a delegação de portos a consórcios públicos, conforme regulamento pelo DECRETO Nº 2.184, DE 24 DE MARÇO DE 1997.

CD257828721600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257828721600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:27:44.510 - PL073325
EMC 62/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.62/2025

Ao adequar o texto do inciso ao disposto no inciso XVII da Delegação, a proposta de emenda reforça a necessidade de integrar diferentes entes federativos ou consórcios destes para a exploração e gestão dos portos públicos, promovendo uma administração mais eficiente, transparente e alinhada aos interesses da coletividade. Essa integração potencializa a capacidade de planejamento e desenvolvimento do Complexo Portuário, assegurando a implementação do Plano Mestre e o fortalecimento das funções de regulação, fiscalização, proteção, sustentabilidade, segurança portuária e o relacionamento com usuários e comunidades locais.

Portanto, a inclusão dos Consórcios Públicos como possíveis gestores portuários é uma medida estratégica, que promove maior sinergia entre os entes envolvidos, assegura o alinhamento com as melhores práticas internacionais de governança e contribui para o desenvolvimento sustentável e competitivo do setor portuário no Brasil.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD257828721600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257828721600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:30:32.190 - PL073325
EMC 63/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.63/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

15 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XVI do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XVI do Art. 6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XVI - Administração Portuária: empresa privada responsável pela gestão do porto público concedido ou sociedade de propósito específico, sociedade empresária constituída para a gestão e exploração do porto privado."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente emenda busca estabelecer uma definição mais precisa e abrangente para o conceito de Administração Portuária, considerando as diferentes naturezas jurídicas e operacionais dos portos públicos concedidos e dos portos privados. Ao incluir expressamente a figura da sociedade de propósito específico como responsável pela gestão e exploração do porto privado, a proposta alinha-se às práticas contemporâneas de governança empresarial, garantindo maior clareza normativa e segurança jurídica.

Ao incluir os portos privados no conceito de Administração Portuária e, portando, seus gestores qualificados como Administradores do Porto, busca-se um alinhamento estratégico e normativo que promove a integração operacional e regulatória, possibilitando maior coordenação entre os diferentes tipos de instalações portuárias, melhorando a eficiência logística e assegurando padrões uniformes de governança e segurança.

Essa alteração reforça a importância de delimitar as competências e responsabilidades das entidades envolvidas na administração portuária, promovendo eficiência e transparência nas operações, além de assegurar conformidade com as normas regulatórias aplicáveis. Ademais, a inclusão específica do modelo de sociedade empresária, no caso, a sociedade de propósito específico, demonstra sensibilidade às dinâmicas do setor

CD252903877800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252903877800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

portuário, reconhecendo a necessidade de modelos flexíveis e adaptados às demandas do mercado e à evolução do setor logístico.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Apresentação: 08/08/2025 11:30:32.190 - PL073325
EMC 63/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.63/2025

CD252903877800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252903877800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:34:27.000 - PL073325
EMC 64/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.64/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

16 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XVII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XVII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XVII - Delegação: instrumento de descentralização administrativa que viabiliza a transferência, por meio de convênio, da gestão e da exploração de portos públicos para Estados, Municípios ou consórcios públicos, em conformidade com as disposições legais aplicáveis."

J U S T I F I C A Ç Ã O

proposta de emenda ao dispositivo tem como objetivo promover maior clareza e precisão na definição de "Delegação" no contexto da descentralização administrativa, assegurando que o texto jurídico reflita de forma inequívoca os mecanismos previstos. A utilização de termos como "instrumento" enfatiza o caráter técnico e jurídico do ato, ao passo que a expressão "viabiliza a transferência" reforça o propósito prático e operativo da delegação.

Além disso, a inclusão de "gestão e exploração de portos públicos" delimita de forma abrangente as competências que podem ser descentralizadas, evitando ambiguidades quanto às atribuições transferidas. Ao estabelecer que o procedimento se dará "por meio de convênio" e "em conformidade com as disposições legais aplicáveis," a redação ressalta a necessidade de obediência à legalidade, proporcionando segurança jurídica aos entes federados envolvidos.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD256315969000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256315969000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:36:26.133 - PL073325
EMC 65/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.65/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

17 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XVIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XVII do Art. 6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

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, a ser exercida pela Autoridade Portuária definida no Inciso XV;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de modificação do inciso XVIII, que explicita as atividades de Estado exercidas pela Autoridade Portuária no contexto da concessão de portos públicos, visa reforçar o papel essencial e indelegável do poder público na garantia do interesse coletivo, da segurança jurídica e da boa governança no setor portuário. Essa medida assegura que funções estratégicas e inerentes ao Estado permaneçam sob a responsabilidade exclusiva da Autoridade Portuária, mesmo em um modelo de concessão à iniciativa privada.

As atividades de regulação, exercício do poder de polícia e outras funções exclusivas do Estado são fundamentais para manter o equilíbrio regulatório garantindo que a exploração dos portos por concessionário respeite normas e padrões que assegurem o desenvolvimento sustentável e a competitividade do setor, além de exercer o poder de polícia, preservando a integridade das operações portuárias e a proteção de trabalhadores, usuários e ativos estratégicos.

Diante do estágio de disputa geopolítica, há que se preservar a soberania nacional, através da manutenção de atividades exclusivas do Estado pela

CD250270946100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250270946100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:36:26.133 - PL073325
EMC 65/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.65/2025

Autoridade Portuária reforçando o papel soberano do país sobre infraestruturas críticas, fundamentais para o desenvolvimento econômico e a segurança nacional, além de evitar conflitos de interesses, ao restringir a delegação de funções estratégicas e, dessa forma, promove-se a transparência e a imparcialidade na relação entre o poder público e os concessionários privados.

Essa explicitação no texto legal não apenas oferece maior clareza e segurança jurídica, mas também fortalece a integração entre o modelo de concessão e os princípios constitucionais que norteiam a administração pública. Portanto, sua inclusão é indispensável para garantir que o setor portuário continue a operar em consonância com o interesse público, respeitando os limites e as responsabilidades de cada ator envolvido.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD250270946100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250270946100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 11:37:55.543 - PL073325
EMC 66/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.66/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o §1º do Art. 20 do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.

- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas,

CD257686747200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257686747200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 06/08/2025 11:37:55.543 - PL073325
EMC 66/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.66/2025

preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257686747200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257686747200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 11:38:30.500 - PL073325
EMC 67/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.67/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

18 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XIX do Art. 6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XIX do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

"XIX - Arrendamento: cessão onerosa de instalações portuárias do
porto público para exploração de atividade de terminal portuário ou terminal de passageiros mediante contrato de arrendamento, por prazo determinado à uma sociedade de propósito específico;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do inciso XIX tem como objetivo aprimorar a definição de "Arrendamento" no contexto portuário, garantindo maior precisão e alinhamento às práticas contemporâneas de gestão e exploração de instalações portuárias. Ao especificar que o arrendamento envolve a cessão onerosa de instalações portuárias do porto público para exploração de atividades de terminal portuário ou terminal de passageiros, por meio de contrato de arrendamento, busca-se promover maior clareza sobre a finalidade e os limites desse instrumento jurídico.

A inclusão da exigência de que o contrato seja celebrado com uma sociedade de propósito específico (SPE) representa uma medida relevante para assegurar a especialização e a eficiência na gestão das instalações arrendadas. As SPEs são reconhecidas por sua estruturação voltada exclusivamente para a execução de projetos específicos, o que reduz riscos operacionais e financeiros e promove maior transparência e governança no cumprimento das obrigações contratuais.

Além disso, a definição de um prazo determinado para o arrendamento reforça a necessidade de planejamento e continuidade das operações portuárias, ao mesmo tempo em que garante a possibilidade de revisões e adaptações em conformidade com as mudanças nas demandas logísticas, econômicas e ambientais.
A modificação proposta visa, portanto, fortalecer a segurança jurídica dos contratos de arrendamento, fomentar a eficiência na utilização de bens

CD250005477400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250005477400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:38:30.500 - PL073325
EMC 67/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.67/2025

públicos e atender aos interesses da coletividade, ao assegurar que as atividades desempenhadas nas instalações portuárias sejam realizadas de forma responsável, sustentável e alinhada aos princípios da administração pública

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD250005477400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250005477400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 11:40:14.083 - PL073325
EMC 68/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.68/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XXXIII do Art. 6º do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art. 6º. .....

I- .....

XXXIII – Integração Porto-Cidade: conjunto de políticas, planos e ações de integração e de cooperação mútua do porto e do município, com a participação da iniciativa privada e dos demais setores da sociedade representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento portuário geradores de impacto no tecido urbano." (NR)

JUSTIFICATIVA

A adoção do conceito de Integração Porto-Cidade tem como finalidade estabelecer um conjunto articulado de políticas, planos e ações que promovam a cooperação mútua entre o porto e o município, com o envolvimento da iniciativa privada e dos diversos setores da sociedade. Essa integração fundamenta-se nas diretrizes gerais do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que enfatiza a importância da ordenação e do controle do uso do solo para o desenvolvimento urbano sustentável e para a convivência harmoniosa entre os diferentes setores que compõem o tecido urbano.

Do ponto de vista do ordenamento territorial, o Estatuto da Cidade preconiza a necessidade de um planejamento urbano que evite o surgimento desordenado de empreendimentos e atividades que possam atuar como polos geradores de tráfego. Assim, é imprescindível que tais atividades sejam implantadas somente quando houver a previsão e a implementação de uma infraestrutura compatível, de modo a prevenir congestionamentos e a sobrecarga dos sistemas viários. Essa abordagem também busca mitigar os impactos decorrentes da poluição e da degradação ambiental, assegurando que o crescimento urbano e o desenvolvimento portuário não comprometam a qualidade de vida dos cidadãos.

CD254914386800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254914386800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 11:40:14.083 - PL073325
EMC 68/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.68/2025

Além disso, a previsão de mecanismos democráticos de gestão, com a participação ativa da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, é elemento central na formulação, execução e acompanhamento dos planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. Essa participação efetiva assegura a transparência e a corresponsabilidade na tomada de decisões, contribuindo para a prevenção de riscos de desastres e para a promoção de um ambiente urbano seguro e resiliente.

Portanto, a justificativa para o inciso XXXIII – Integração Porto-Cidade repousa na necessidade de se estabelecer uma gestão integrada que alinhe o desenvolvimento portuário com os preceitos do planejamento urbano previsto no Estatuto da Cidade. Dessa forma, busca-se evitar a instalação de atividades sem infraestrutura adequada, reduzir os impactos negativos sobre a mobilidade e o meio ambiente, e garantir a segurança e a qualidade de vida da população, sempre através de uma gestão democrática e participativa.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254914386800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254914386800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 11:41:08.337 - PL073325
EMC 69/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.69/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)

19 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XX do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XX do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

"XX - Autorização: outorga do direito à exploração de Porto Privado,
formalizada mediante contrato de adesão, por prazo determinado a uma Sociedade de Propósito Específico."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação no texto do inciso XX com a inclusão da expressão "Sociedade de Propósito Específico" visa estabelecer maior clareza e segurança jurídica no processo de outorga do direito à exploração de Porto Privado. A Sociedade de Propósito Específico (SPE) é uma estrutura amplamente utilizada em projetos de infraestrutura, reconhecida por sua eficiência e foco exclusivo na execução de atividades específicas, contribuindo para o aprimoramento da governança e mitigação de riscos.

A exigência de que a outorga seja formalizada com uma SPE fortalece a gestão operacional e financeira dos empreendimentos, dado que as SPEs possuem natureza jurídica que restringe suas atividades ao propósito determinado. Essa característica proporciona maior transparência e assegura que os recursos e as responsabilidades sejam direcionados exclusivamente ao desenvolvimento e à operação do Porto Privado, evitando dispersões e conflitos de interesse.

Além disso, a medida está alinhada às boas práticas regulatórias e ao ordenamento jurídico brasileiro, em que o uso de SPEs tem se mostrado eficaz na atração de investimentos, na estabilidade das parcerias público-privadas e na garantia de execução eficiente de projetos estratégicos. Essa inclusão também reflete a modernização das normas portuárias, promovendo um ambiente mais competitivo e sustentável no setor.

CD257117360900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257117360900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 11:41:08.337 - PLO73325
EMC 69/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.69/2025

Portanto, a modificação proposta contribui para fortalecer a segurança jurídica, a governança e a eficiência no desenvolvimento de Portos Privados, garantindo que a exploração desses empreendimentos atenda às demandas do setor portuário de maneira responsável e sustentável.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD257117360900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257117360900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 11:45:17.650 - PL073325
EMC 70/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.70/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o parágrafo único do Art. 98 do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A supressão do parágrafo único, que determina a compatibilidade do plano diretor municipal com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto público e com a área autorizada do porto privado, revela clara inconstitucionalidade frente aos arts. 182 e 183 da Constituição Federal. Esses dispositivos asseguram o direito dos Municípios à gestão autônoma do planejamento urbano, por meio do seu plano diretor, instrumento essencial para a ordenação e o desenvolvimento local de forma abrangente, sem subordinação a interesses setoriais específicos.

Ao impor que o planejamento municipal se adeque ao plano portuário, o referido parágrafo único transforma o plano diretor em um dispositivo acessório, subordinado a interesses exclusivamente ligados à atividade portuária. Essa imposição provoca uma desterritorialização da competência municipal, restringindo o poder de legislar sobre o uso do solo e de planejar o desenvolvimento urbano em sua plenitude. Essa limitação interfere diretamente na autonomia dos Municípios, que devem ser livres para articular e conciliar seus objetivos de desenvolvimento urbano de acordo com as peculiaridades e demandas locais.

Assim, a manutenção do dispositivo afronta os princípios constitucionais da autonomia municipal e do planejamento urbano integral, previstos nos arts. 182 e 183 da CF/88, ao vincular o plano diretor a um único setor, em detrimento de uma visão ampla e plural de políticas urbanas. Essa subordinação inviabiliza a aplicação plena da política urbana, restringindo os instrumentos de gestão do espaço e comprometendo a eficácia do ordenamento territorial.

Diante do exposto, a supressão do parágrafo único é medida necessária para preservar a autonomia e o caráter amplo do planejamento municipal, garantindo que o plano diretor continue a refletir os interesses e prioridades da coletividade, conforme estabelecido pela Constituição Federal.

CD251304263300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251304263300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 08/08/2025 11:45:17.650 - PL073325
EMC 70/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.70/2025

CD251304263300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251304263300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

Apresentação: 08/08/2025 13:58:53.283 - PL073325
EMC 71/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.71/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescenta-se o dispositivo abaixo ao PL 0733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária e dá outras providências.

1. **O inciso I, do art 21 do PL 733/2025 passa a vigorar com a seguinte redação:**

CAPÍTULO IV

DO CONSELHO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA

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

CD254395453000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254395453000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 08/08/2025 13:58:53.283 - PL073325
EMC 71/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.71/2025

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

...

f) 1 (um) representante da autoridade aduaneira onde se localiza o porto.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 733/2025, elaborado por uma Comissão de Juristas instituída pela então Presidência da Câmara dos Deputados em 2023, é um novo marco regulatório para o setor portuário brasileiro. Nas palavras do eminente autor da proposta “apesar dos avanços obtidos desde a Lei n.º 8.630, de 1993, conhecida como Lei dos Portos, até a Lei n.º 12.815, de 2013, o setor ainda enfrenta desafios significativos em termos de eficiência, especialmente quando comparado a outros países”.

No decorrer dos trabalhos realizados pela Comissão de Juristas foram abordados temas como simplificação de procedimentos, novos formatos de concessão, arrendamento e autorização; modernização da gestão e relação entre a cidade e o porto. Nas palavras do autor, o objetivo do Projeto de Lei é promover um setor portuário mais eficiente, competitivo e seguro, visando atrair novos investimentos e crescimento econômico do Brasil.

Sob a ótica institucional, e tendo como pilar principal as melhores práticas internacionais de “facilitação e segurança” das cadeias de suprimento globais marítimas, a presente Emenda propõe a inclusão da autoridade aduaneira no Conselho da Autoridade Portuária, assim como já ocorre com outras importantes autoridades mencionadas em artigos diversos do mesmo Projeto de Lei, como as autoridades portuária e marítima.

CD254395453000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254395453000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 08/08/2025 13:58:53.283 - PL073325
EMC 71/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.71/2025

Trata-se, no nosso entendimento, de importante ganho institucional para o sistema portuário nacional, na medida em que aproxima o ator responsável pelo controle das operações de comércio exterior daqueles que desenvolvem e operam a infraestrutura portuária no seu dia a dia.

Julga-se, assim, que quanto maior a integração entre os principais atores do ambiente portuário, melhor será a compreensão de todos e, no caso específico da autoridade aduaneira, melhor será a sua capacidade de cooperar e coordenar as suas ações em prol da eficiência do sistema portuário e do crescimento econômico do país. Trata-se, enfim, de trazer mais luz a um ambiente onde, por vezes, o desconhecimento mútuo de condições e atribuições impede avanços mais céleres e coordenados na busca da maior eficiência do sistema portuário como um todo.

Neste contexto, é interessante relembrar que, segundo dados do Ministério dos Portos e Aeroportos, 95% do comércio exterior é realizado via modal marítimo, ocasião em que deve atuar a Secretaria Especial da Receita Federal (RFB), na condição de autoridade aduaneira, conforme previsto no capítulo a ela destinado (Capítulo IV, Título I, artigos 23 e 24), mas também em outros artigos do Projeto de Lei e da legislação nacional. Afinal, a entrada ou saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, via modal marítimo, somente pode ocorrer em portos ou instalações portuárias alfandegadas.

Sob a ótica da simplificação dos procedimentos, modernização da gestão portuária e facilitação do comércio exterior, destaca-se ainda a evolução constante do Portal Único do Comério Exterior (Pucomex), iniciativa capitaneada, de forma conjunta, pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC) e pela Secretaria Especial da Receita Federal do Ministério da Fazenda (RFB/MF). Com o mesmo foco destaca-se ainda o Comitê Nacional de Facilitação do Comércio (CONFAC) e a sua rede de Comitês Locais de Facilitação do Comércio (COLFACs),

CD254395453000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254395453000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 08/08/2025 13:58:53.283 - PL073325
EMC 71/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.71/2025

subordinados à Câmara de Comércio Exterior (Camex), e com a participação ativa da RFB. Incluir a autoridade aduaneira no Conselho da Autoridade Portuária significa, também, aproximar institucionalmente estes importantes fóruns do comércio exterior brasileiro.

Por fim, a título de comparação com outros países e melhores práticas internacionais, bem como para robustecer ainda mais a argumentação apresentada, cumpre fazer referência ao G*uidelines on Cooperation between Customs and Port Authorites*[1], importante guia emitido de forma conjunta pela Organização Mundial das Aduanas (OMA) e pela *International Association of Ports and Harbors* (IAPH); a Convenção Revisada de Kyoto, que trata da simplificação e harmonização de procedimentos aduaneiros (internalizada pelo Decreto 10.276/2020), o *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*[2] e o compêndio *Coordinated Border Management: an inclusive approach for connecting stakeholdes*[3], os dois últimos, emitidos pela OMA. Em todas estas referências a participação ativa e colaborativa das aduanas é defendida como essencial à facilitação e segurança do comércio internacional.

Presente os argumentos acima, e nos colocando à disposição para esclarecimentos adicionais se julgados necessários, solicitamos ao nobre Sr. Relator o acolhimento da nossa emenda aditiva.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

[1] wco-iaph-guidelines-on-cooperation-between-customs-and-port-authorities_en.pdf
[2] safe-framework-of-standards.pdf
[3] https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/coordinated-border-management.aspx

CD254395453000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254395453000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 72/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.72/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Leônidas Cristino

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
Projeto de Lei Nº 733/2025

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

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o seguinte inciso XVI ao art. 3º do Projeto de Lei nº 733 de 2025: "Art.
3º .....
XVI - Garantia da Segurança da Cadeia Logística Portuária de forma Integrada."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do Princípio da Segurança Logística Portuária de forma integrada pretende assegurar uma legislação moderna, conectada ao cenário internacional, resiliente frente ao crime organizado e alinhada aos objetivos de eficiência e desenvolvimento sustentável dos portos brasileiros.

Ademais, permite e Influência que todos os órgãos trabalhem de forma harmônica e que a instalação portuária possa partilhar sua infraestrutura de segurança para todos os interessados em segurança da instalação portuária sob a organização da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS.

Diante do exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

DEPUTADO FEDERAL
LEÔNIDAS CRISTINO - PDT/CE

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254551452800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 73/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.73/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Leônidas Cristino

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
Projeto de Lei Nº 733/2025

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

EMENDA ADITIVA

Adicione-se, onde couber, o seguinte artigo que altera o Decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009:

Art.....O Decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009, passa a vigorar com a
seguinte redação:

"Art. 13 .....

.....

§ 3º É permitido o alfandegamento da totalidade ou de parte de áreas físicas, em terra, em portos públicos, privados, complexos portuários ou em aeroportos, tendo a concordância da Administração ou Autoridade das respectivas infraestruturas, e de forma distinta por pessoa jurídica distinta em área contiguas:

I - Cada pessoa jurídica responsável pela gestão, titular do direito de uso ou de posse da respectiva área alfandegada deverá atender às exigências legais e regulatórias aplicáveis, mantendo a segregação operacional e fiscal das mercadorias sob sua responsabilidade.

II - Deve ser respeitado o regime jurídico aplicável aos portos privados, observando-se as disposições constitucionais relativas à competência e à gestão territorial, evitando qualquer ofensa à exclusividade mínima atribuída ao porto público na ordem constitucional;

III - A autorização de alfandegamento será condicionada à comprovação do direito de uso ou posse das áreas indicadas, bem como ao cumprimento das exigências ambientais, urbanísticas e de segurança aplicáveis; e

IV - É proibida a transferência de mercadorias entre as pessoas jurídicas diversa da finalidade de importação ou para exportação." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Essa alteração visa atualizar e compatibilizar o marco normativo do alfandegamento com a complexidade e a diversidade estrutural dos portos brasileiros, em especial aqueles compostos por infraestruturas mistas, como é

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250304743400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

o caso dos complexos logísticos e industriais integrados. A redação proposta para o parágrafo 3º busca:

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 73/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.73/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250304743400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 73/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.72/2025

Reconhecer a Realidade Jurídico-Operacional dos Complexos Portuários, ao considerar as particularidades das estruturas que congregam atividades portuárias e industriais em um mesmo território;

Promover Segurança Jurídica e Regulatória, oferecendo clareza normativa e estabilidade às relações entre entes públicos e operadores privados;

Conciliar Interesses Públicos e Privados na Infraestrutura Portuária, assegurando que a legislação respeite as especificidades da atividade econômica sem comprometer o interesse coletivo;

Viabilizar o Crescimento Sustentável da Logística Integrada, ao preservar receitas essenciais para investimentos em manutenção, expansão e modernização das instalações, garantindo maior competitividade e atratividade aos investimentos no setor.

Diante do exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

DEPUTADO FEDERAL
LEÔNIDAS CRISTINO - PDT/CE

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250304743400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 74/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.74/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Leônidas Cristino

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
Projeto de Lei Nº 733/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao artigo art. 6º, inciso III, do Projeto de Lei nº 733 de 2025 a seguinte redação:

"Art. 6º .....
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 **poligonal** do porto público.
....."

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta busca garantir maior clareza jurídica e coerência técnica na definição de porto privado, por meio da substituição do termo genérico "área do porto público" pela expressão "poligonal do porto público". Trata-se de terminologia oficial e georreferenciada, amplamente adotada pelos principais órgãos reguladores do setor, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Secretaria Nacional de Portos (SEP/MT), a Receita Federal do Brasil e as Capitanias dos Portos, sendo referência nos processos de outorga, fiscalização, alfandegamento e delimitação de jurisdição marítima.

A mudança proposta contribui para a harmonização da norma com os marcos regulatórios vigentes e com os instrumentos de planejamento e gestão portuária, assegurando maior precisão conceitual e alinhamento técnico-normativo.

Adicionalmente, a utilização do termo "poligonal" reforça a segurança jurídica, ao reduzir ambiguidades quanto aos limites físicos, administrativos ou funcionais do porto organizado. A definição clara e oficial desses limites:

- Previne conflitos de competência entre operadores portuários, arrendatários e autorizatários;
- Garante previsibilidade e confiança aos investidores e operadores;
- Impede sobreposições indevidas em processos de autorização portuária;

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253403640200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 74/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.74/2025

- Facilita o licenciamento ambiental e o alfandegamento individualizado;

- Suporta modelos de governança colaborativa em ambientes logísticos e industriais integrados.

Por fim, a alteração contribui para mitigar riscos regulatórios e disputas judiciais, promovendo maior transparência, estabilidade normativa e eficiência na utilização da infraestrutura portuária nacional.

Diante do exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

DEPUTADO FEDERAL
LEÔNIDAS CRISTINO - PDT/CE

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253403640200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 75/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.75/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Leônidas Cristino

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
Projeto de Lei Nº 733/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao artigo art. 6º, inciso XVI, do Projeto de Lei nº 733 de 2025 a seguinte redação:

"Art. 6º .....

XVI - Administração Portuária: empresa privada ou de economia mista responsável pela gestão do porto público concedido ou por um porto privado.

....."

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta visa modernizar e ampliar o conceito legal de Administração Portuária, reconhecendo a diversidade de modelos de gestão adotados atualmente no Brasil. Ademais, busca alinhar a norma à realidade jurídico-institucional de diversos entes que já atuam como administradores de portos públicos e privados, em consonância com o artigo 173 da Constituição Federal, que autoriza empresas de economia mista a desempenharem atividades econômicas e de prestação de serviços públicos. Assim, a proposta legitima a gestão portuária por diferentes estruturas organizacionais, refletindo o cenário plural do setor.

Outro ponto central é a flexibilização dos modelos de governança portuária, permitindo maior eficiência, autonomia e a atração de investimentos privados. São incentivadas práticas como participação societária cruzada, gestão técnica com governança corporativa e foco em resultados, fortalecendo a segurança jurídica para investidores. A proposta também garante compatibilidade com portos privados autorizados, estimulando a modernização da infraestrutura portuária e tornando o ambiente regulatório mais claro e propício ao crescimento do setor.

Diante do exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

DEPUTADO FEDERAL
LEÔNIDAS CRISTINO - PDT/CE

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250078567200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 76/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.76/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Leônidas Cristino

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
Projeto de Lei Nº 733/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao artigo art. 6º, inciso XXXI, do Projeto de Lei nº 733 de 2025 a seguinte redação:

"Art. 6º .....

XXXI - Sistema de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações *Vessel Traffic Management Information System* – VTMIS): 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 **definidas por estudos pela Autoridade Marítima**.

....."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo harmonizar o conceito legal do Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS) com os critérios técnicos adotados pela Autoridade Marítima brasileira, promovendo maior segurança jurídica, clareza normativa e alinhamento internacional.

A redação vigente, ao utilizar expressões genéricas como "áreas com intensa movimentação ou risco de acidente de grandes proporções", incorre em subjetividade que pode gerar interpretações divergentes entre os entes públicos envolvidos, comprometendo a eficácia e a governança do sistema. A substituição proposta — "áreas definidas por estudos da Autoridade Marítima" — confere objetividade ao dispositivo legal, assegurando que a delimitação das áreas de atuação do VTMIS seja fundamentada em critérios técnicos e em estudos oficiais elaborados pela Marinha do Brasil.

A proposta também busca alinhar a legislação brasileira às diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO), que estabelece a Autoridade Marítima como órgão competente para definição das áreas de implantação dos sistemas VTS (*Vessel Traffic Services*) e SAR (*Search and Rescue*), bem como sua coordenação. Nesse sentido, a alteração valoriza e incorpora, com força legal, o conteúdo técnico-normativo já previsto em atos expedidos pela Marinha do Brasil, elevando seu status jurídico e promovendo maior coerência entre norma legal e norma infralegal.

Adicionalmente, ao vincular a implantação do VTMIS a estudos técnicos da

Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255985487800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Autoridade Marítima, a emenda promove uma implementação racional e eficiente do

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL073325
EMC 76/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.76/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255985487800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 76/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.76/2025

sistema, priorizando áreas de risco efetivo e evitando destinações indevidas de recursos públicos e privados em regiões com baixa criticidade operacional.

Trata-se, portanto, de medida que fortalece a segurança da navegação, otimiza o uso de recursos, assegura a governança técnica e reforça o protagonismo da Autoridade Marítima na regulação do tráfego aquaviário no Brasil.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

DEPUTADO FEDERAL
LEÔNIDAS CRISTINO - PDT/CE

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255985487800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 77/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.º 77/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Leônidas Cristino

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
Projeto de Lei Nº 733/2025

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

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se a integralidade do seguinte Capítulo do Projeto de Lei nº 733 de 2025, renumerando os demais capítulos e artigos: Capítulo IX - Da Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos.

JUSTIFICAÇÃO

A Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário, tratada pelos artigos 38, 39 e 40 do Projeto de Lei em tela, possui algumas vantagens como a possível agilidade tanto na produção de normas quanto na solução de conflitos entre os agentes dos setores portuário e aquaviário, bem como uma possível redução dos custos na resolução de conflitos.

Entretanto, ressalta-se que a composição da cada câmara, que deverá ser formada por representantes do próprio setor, poderá vir a favorecer decisões tendenciosas, em benefício exclusivo de determinados operadores ou grupos. Assim, cremos ser factível a falta de independência real dos membros das câmaras, uma vez que todos possuirão interesse econômico direto nas decisões.

Ademais, diante do Princípio da Inafastabilidade do Poder Judiciário, as decisões das câmaras poderão ser questionadas judicialmente, o que causaria duplicidade de instâncias e insegurança jurídica. Adicionalmente, importa ressaltar a possibilidade de excessiva assimetria de poder dentro da câmara. Dessa forma, os agentes de maior poder econômico lograrão ter mais influência que operadores ou usuários menores. Os minoritários poderão mesmo se sentir coagidos a aceitar decisões desfavoráveis.

No mesmo sentido, porém em visão mais abrangente, a câmara poderia eventualmente acabar capturada pelos interesses dominantes no porto. Isso faria com que ela funcione mais como mecanismo de proteção a grandes grupos estabelecidos que como instância de regulamentação e de resoluções justas.

Dessa forma, por considerarmos que os aspectos negativos da referida Câmara seriam maiores e mais prejudiciais que seus aspectos positivos, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

DEPUTADO FEDERAL
LEÔNIDAS CRISTINO - PDT/CE

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251401893300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 78/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n 78/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Leônidas Cristino

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
Projeto de Lei Nº 733/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 57 do Projeto de Lei nº 733 de 2025 a seguinte redação:

"Art. 57. Nas hipóteses de área portuária dedicada à operação indústria- porto, **segundo conceito Cadeia Verticalizada Indústria-Porto e** 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:
....."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir, na norma, a expressão "segundo o conceito de Cadeia Verticalizada Indústria-Porto", conferindo maior clareza, segurança jurídica e precisão técnica à delimitação do regime excepcional de contratação portuária.

A utilização desse conceito visa restringir a aplicação da norma a situações em que haja efetiva integração logística e industrial entre a atividade portuária e o processo produtivo, conforme ocorre em hubs estratégicos como o Terminal Portuário do Pecém. Dessa forma, evita-se a interpretação genérica do termo "indústria-porto" e se inibe o uso oportunista da nomenclatura para obtenção de áreas arrendadas sem vínculo operacional legítimo, fortalecendo o ambiente regulatório e institucional do setor.

O conceito de Cadeia Verticalizada Indústria-Porto já é reconhecido por órgãos técnicos e reguladores, como a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e a EPL (Empresa de Planejamento e Logística), em estudos e pareceres que analisam projetos estruturantes nas áreas de refino, energia, siderurgia e hidrogênio verde.

Sua inclusão na legislação reduz riscos regulatórios e litígios concorrenciais; confere maior transparência às decisões públicas de outorga de áreas portuárias; estimula investimentos de longo prazo em complexos industriais integrados; promove sinergia

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255750988900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

logística e sustentabilidade; bem como alinha-se às políticas públicas de industrialização e transição energética.

Trata-se, portanto, de medida que qualifica a norma, evita distorções interpretativas e cria um ambiente jurídico e regulatório mais favorável à atração de investimentos estratégicos de elevado impacto econômico e social.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

DEPUTADO FEDERAL
LEÔNIDAS CRISTINO - PDT/CE

Apresentação: 08/08/2025 14:05:43.730 - PL0733
EMC 78/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n 78/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255750988900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 14:20:42.690 - PL073325
EMC 79/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.79/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Inclua-se o seguinte Inciso V do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
22. .....

I- .....

V – Constituir Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos." (NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso V no Art. 22, que prevê a constituição de um Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, é essencial para a promoção de uma estrutura organizada e eficiente na gestão e desenvolvimento das políticas educacionais voltadas aos trabalhadores portuários.

A criação desse comitê tem como principal objetivo articular esforços entre as diversas instituições e atores envolvidos no setor portuário, promovendo a integração entre as demandas educacionais e as necessidades do mercado de trabalho. Entre os principais motivos que sustentam sua inserção, destacam-se:

a) Coordenação e Planejamento Estratégico: O comitê atuará como órgão coordenador, assegurando o planejamento estratégico das ações educativas e tecnológicas, alinhadas às exigências do setor portuário e às diretrizes nacionais de educação profissional;
b) Fomento à Qualificação Profissional: Com uma gestão centralizada e participativa, será possível promover a ampliação e a qualificação da oferta de programas educacionais específicos para os trabalhadores portuários, alinhando-os às competências requeridas no mercado;
c) Articulação entre Políticas Públicas: A estruturação do comitê permitirá a integração entre políticas de educação, emprego e renda, garantindo maior eficiência na execução de programas

CD256993957000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256993957000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 14:20:42.690 - PL073325
EMC 79/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.79/2025

que incentivem o desenvolvimento profissional e tecnológico dos trabalhadores;

d) Participação dos Atores Envolvidos: O comitê possibilitará a participação ativa de representantes das instituições de ensino, sindicatos, entidades empresariais e outros atores sociais, promovendo a construção coletiva de soluções que atendam às especificidades do setor portuário;
e) Promoção da Inovação e Tecnologias: O foco do comitê também inclui o incentivo à adoção de tecnologias e metodologias inovadoras no processo de qualificação profissional, preparando os trabalhadores para os desafios e avanços do mercado globalizado.

A constituição do Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos representa, portanto, um marco na estruturação de um modelo educacional eficiente, inclusivo e articulado com as demandas contemporâneas, garantindo melhores oportunidades de desenvolvimento profissional e melhores condições de trabalho para os trabalhadores portuários.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256993957000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256993957000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 14:22:41.340 - PL073325
EMC 80/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.80/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o *caput* do Art. 11 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"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 social e práticas antissindicais nas relações de trabalho portuário e à ordem econômica e práticas anticoncorrenciais correlatas, nos termos do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011."(NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão da expressão "condutas lesivas à ordem social e práticas antissindicais nas relações de trabalho" no texto do Art. 11 tem como objetivo reforçar o papel regulador da Antaq na proteção dos direitos trabalhistas, em consonância com os fundamentos constitucionais e os princípios norteadores das legislações relacionadas.

Fundamento Constitucional: Conforme o disposto no Art. 7º da Constituição Federal de 1988, os trabalhadores são titulares de direitos que objetivam a melhoria de sua condição social, abrangendo o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho, além da proteção contra práticas discriminatórias e antissindicais. A inclusão do termo busca assegurar que esses direitos sejam preservados nas relações de trabalho no âmbito portuário, promovendo um ambiente justo e equilibrado.

Adicionalmente, o Art. 170 da Constituição Federal de 1988 estabelece que a ordem econômica deve ser fundamentada na valorização do trabalho humano e deve garantir a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social. A coibição de práticas lesivas à ordem social do trabalho, especialmente as práticas antissindicais, está alinhada com esse princípio, ao proteger os trabalhadores contra abusos que comprometem sua dignidade e bem-estar.

Conexão com a Legislação Setorial: Os portos, enquanto integrantes do Sistema Nacional de Viação, possuem papel estratégico no desenvolvimento social, conforme estabelecido no Art. 4º, III, da Lei nº 10.233/2001. Assim, garantir relações de trabalho equilibradas e livres de práticas antissindicais no âmbito

CD259018561700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259018561700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 14:22:41.340 - PL073325
EMC 80/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.80/2025

portuário contribui para a promoção do desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional, além de fortalecer a função social dos portos.

A diretriz para os transportes aquaviários e terrestres, conforme o Art. 11, I, da Lei nº 10.233/2001, também destaca que o gerenciamento da infraestrutura e operação desses transportes deve ser regido pelo princípio de promover o desenvolvimento social. Ao prever o combate a condutas lesivas à ordem social e práticas antissindicais, o texto da emenda reforça a vinculação entre a proteção dos direitos dos trabalhadores e os objetivos do desenvolvimento social no setor portuário.

Integração com a Ordem Econômica: Por fim, as disposições do Art. 36 da Lei nº 12.529/2011, que tratam das práticas anticoncorrenciais e abusos contra a ordem econômica, complementam o escopo de monitoramento da Antaq. A inclusão da expressão proposta amplia a abrangência da fiscalização da Agência Reguladora, promovendo maior equilíbrio nas relações de trabalho e preservando os princípios constitucionais e legais aplicáveis à ordem social e econômica.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD259018561700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259018561700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 14:28:46.593 - PL073325
EMC 81/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.81/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

20 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XXIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências, suprimindo o termo "armazenagem" do inciso XXIII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXIII - Contrato de Passagem: instrumento contratual oneroso que confere ao interessado o direito de acesso a áreas do porto público, arrendadas ou sob gestão da autoridade portuária, para o desenvolvimento de atividades relacionadas à movimentação de mercadorias destinadas ou provenientes diretamente do transporte aquaviário;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de modificação do texto, pela supressão do termo "armazenagem" no inciso, fundamenta-se na necessidade de aprimorar a técnica legislativa e assegurar maior precisão terminológica. O termo "armazenagem", ao ser incluído no contexto do inciso, poderia gerar interpretações que extrapolam o objetivo principal do dispositivo, ampliando seu alcance de forma desnecessária e potencialmente conflitante com outros instrumentos contratuais ou normativos que tratam da atividade de armazenamento.

O inciso em questão refere-se à "movimentação de mercadorias", atividade essencialmente vinculada ao direito de passagem, conforme definido no âmbito da infraestrutura portuária. A inclusão do termo "armazenagem" tenderia a confundir os limites entre movimentação e estocagem de mercadorias, atividades que possuem regulamentações e estruturas contratuais distintas dentro do setor portuário.

Ao suprimir o termo "armazenagem", busca-se assegurar maior clareza, coerência e objetividade ao texto legislativo, alinhando-o às boas práticas de redação normativa. A modificação contribui para evitar ambiguidades interpretativas e reforça a segurança jurídica, respeitando os princípios da especificidade e da não redundância, previstos na técnica legislativa.

CD250139232000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250139232000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:28:46.593 - PL073325
EMC 81/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.81/2025

Dessa forma, a supressão do termo promove um texto mais claro e adequado ao contexto pretendido, assegurando que o dispositivo atenda à sua finalidade sem gerar interpretações equivocadas ou sobreposições normativas.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Depurado REIMONT

CD250139232000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250139232000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:34:07.520 - PL073325
EMC 82/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.82/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)

21 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XXI do Art. 6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXI do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXI - Contrato de Transição: instrumento que permite a ocupação transitória de terminal portuário ou de terminal de passageiros, com o objetivo de anteceder a formalização de contrato de arrendamento ou concessão de Porto Público, em conformidade com a regulamentação expedida pela Antaq.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXI, ao definir o "Contrato de Transição", atende à necessidade de estabelecer uma solução temporária e regulamentada para a ocupação e operação de terminais portuários ou de passageiros até que sejam formalizados os instrumentos definitivos, como contratos de arrendamento ou concessão de Porto Público. Essa medida é essencial para garantir a continuidade das atividades portuárias, evitando a desocupação ou subutilização de estruturas estratégicas enquanto os processos legais e administrativos para a formalização dos contratos definitivos estão em curso.

O caráter transitório do contrato assegura que as operações possam ser realizadas de maneira provisória, mas com a devida observância às normas e regulamentos estabelecidos pela Antaq, preservando os princípios da legalidade, eficiência e transparência. Dessa forma, promove-se uma transição ordenada e segura, minimizando impactos econômicos, logísticos e sociais para os usuários e operadores do porto.

Além disso, o Contrato de Transição também contribui para a otimização do uso da infraestrutura portuária, garantindo que os terminais continuem operando de forma produtiva e sustentável, sem interrupções que poderiam

CD259788494600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259788494600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

comprometer o desempenho do setor e a atratividade de futuros arrendatários ou concessionários.

Portanto, a inclusão deste instrumento jurídico no ordenamento é fundamental para assegurar a continuidade operacional dos terminais, alinhando-se às melhores práticas de gestão portuária e aos interesses da coletividade.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 14:34:07.520 - PL073325
EMC 82/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.82/2025

CD259788494600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259788494600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:34:11.880 - PL073325
EMC 83/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.83/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)

22 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XXII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXII - Contrato de Uso Temporário: instrumento jurídico que autoriza o uso de áreas e instalações portuárias localizadas no porto público, por prazo determinado, destinado à movimentação e, quando aplicável, à armazenagem de mercadorias com mercado não consolidado, sendo dispensada a realização de licitação, nos termos do Regulamento desta Lei.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXII, ao definir o "Contrato de Uso Temporário", atende à necessidade de regulamentar a utilização transitória de áreas e instalações portuárias localizadas no porto público para atividades específicas, como movimentação e, quando necessário, armazenagem de mercadorias. Essa modalidade contratual é especialmente importante para atender demandas emergentes ou transitórias, com foco em mercadorias de mercado ainda não consolidado, contribuindo para dinamizar as operações portuárias e viabilizar novos fluxos comerciais.

A previsão de um prazo determinado garante a temporariedade do uso, permitindo que as áreas portuárias sejam aproveitadas de forma eficiente e em conformidade com as necessidades momentâneas do setor. A dispensa de licitação para a celebração desse tipo de contrato, prevista nos termos do Regulamento da Lei, justifica-se pela natureza específica e urgente das situações em que ele é aplicado, sem prejuízo da transparência e da legalidade exigidas nos procedimentos administrativos.

Além disso, o "Contrato de Uso Temporário" proporciona maior flexibilidade operacional à administração portuária, permitindo uma rápida adequação às

CD259433394200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259433394200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:34:11.880 - PL073325
EMC 83/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.83/2025

demandas de mercado e assegurando que a infraestrutura portuária não fique ociosa ou subutilizada. Tal dispositivo é alinhado aos princípios da eficiência e economicidade, fundamentais para a gestão pública, além de fomentar um ambiente favorável à inovação e à competitividade no setor.

Portanto, a inclusão do inciso XXII reforça a capacidade da administração portuária em atender às demandas transitórias de forma ágil, sustentável e juridicamente segura, promovendo a utilização otimizada do patrimônio público e contribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD259433394200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259433394200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:34:17.160 - PL073325
EMC 84/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.84/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

23 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XXIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXIV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXIV - Portos Estratégicos: portos públicos que exercem função essencial para a segurança e a soberania nacional, com o objetivo de promover a integração territorial e o desenvolvimento econômico sustentável do País, a serem definidos em Regulamento desta Lei."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXIV, ao definir "Portos Estratégicos", reconhece o papel fundamental de determinados portos públicos na segurança e soberania nacional. Essa classificação é essencial para assegurar que essas infraestruturas críticas recebam o tratamento prioritário e os recursos necessários para desempenhar suas funções de maneira eficaz, alinhadas aos interesses do Estado e da sociedade.

Os Portos Estratégicos contribuem para a integração territorial ao promover a interligação entre diferentes regiões do País, especialmente aquelas com menor acesso a outros meios de transporte. Ao facilitar o escoamento de mercadorias, a mobilidade de pessoas e o intercâmbio econômico, esses portos tornam-se vetores de desenvolvimento regional e nacional.

Além disso, ao promover o desenvolvimento econômico sustentável, os Portos Estratégicos exercem papel crucial na implementação de políticas públicas que equilibram crescimento econômico com proteção ambiental e inclusão social. Sua gestão eficiente e estratégica fortalece a competitividade nacional e garante a participação do País em cadeias logísticas globais.

Portanto, a inclusão desse inciso no ordenamento jurídico é indispensável para assegurar que os portos identificados como estratégicos sejam

CD252757695400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252757695400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

tratados com a prioridade que sua relevância demanda, contribuindo para a segurança, a soberania e o progresso sustentável do Brasil.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 14:34:17.160 - PL073325
EMC 84/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.84/2025

CD252757695400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252757695400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:42:06.563 - PL073325
EMC 85/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.85/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

24 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XXIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXIV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXV - Complexo Portuário - concentração geográfica de múltiplos portos em uma mesma região ou proximidade, definido através de Regulamento, que interagem de forma complementar e/ou competitiva numa região geoeconômica com alta demanda por atividades portuárias, como regiões industriais, comerciais ou de grande fluxo logístico a ser espacializado e descrito no Plano Mestre"

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXV, ao definir "Complexo Portuário", reconhece a relevância estratégica da concentração geográfica de múltiplos portos em uma mesma região ou proximidade. Essa configuração, caracterizada pela interação complementar e/ou competitiva entre os portos, surge em áreas geoeconômicas estratégicas marcadas por uma alta demanda por atividades portuárias, como regiões industriais, comerciais ou de grande fluxo logístico.

A sinergia entre portos próximos é uma das principais características dessas aglomerações, permitindo a distribuição de demandas e a otimização da movimentação de cargas, o que resulta em maior eficiência operacional e redução de custos logísticos. Simultaneamente, a competição entre portos na mesma região promove a modernização, a inovação e o aprimoramento dos serviços oferecidos, contribuindo para um ambiente mais dinâmico e competitivo.

CD258638362400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258638362400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:42:06.563 - PL073325
EMC 85/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.85/2025

Além disso, a especialização funcional dentro dos complexos portuários permite que cada porto se concentre em determinados tipos de carga ou serviços, como contêineres, granéis líquidos ou sólidos, aumentando a produtividade e a capacidade de atender às demandas do mercado de forma mais eficiente. Essa especialização fortalece a economia regional e amplia a competitividade do País no cenário logístico global.

Os impactos econômicos de um Complexo Portuário vão além das operações internas dos portos, abrangendo o desenvolvimento econômico local e regional, a geração de empregos e o estímulo ao comércio. Ao espacializar e descrever essas aglomerações no Plano Mestre, conforme proposto no inciso, assegura-se a coordenação adequada das atividades, o planejamento estratégico e o alinhamento das políticas públicas com os objetivos de integração e desenvolvimento econômico sustentável.

Portanto, a definição de "Complexo Portuário" no âmbito desta Lei é essencial para fortalecer a infraestrutura portuária, promover o crescimento econômico equilibrado e atender às demandas logísticas de forma eficiente e sustentável.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD258638362400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258638362400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:42:10.470 - PL073325
EMC 86/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.86/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)

25 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar inciso XXV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXV - Plano Mestre (PM) - instrumento de planejamento de Estado voltado aos complexos portuários que abranjam os portos públicos e/ou privados em aglomerações a serem instituídas por Regulamento, resultantes do agrupamento de portos limítrofes ou situados dentro de um mesmo estado e sob jurisdição da Autoridade Portuária, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXXV, ao definir o "Plano Mestre (PM)", destaca sua relevância como um instrumento essencial de planejamento estratégico voltado à gestão dos complexos portuários que englobam portos públicos e/ou privados em aglomerações. Esta abordagem reflete a necessidade de uma visão integrada para o desenvolvimento e uso eficiente da infraestrutura portuária, garantindo que as ações e investimentos sejam direcionados de maneira coordenada e sustentável.

O estabelecimento de um Plano Mestre requer a designação de um executor responsável, capaz de implementar as diretrizes, ações e metas previstas. Nesse sentido, a Autoridade Portuária surge como o ente executor adequado, dada sua função de organizar, administrar e promover o

CD259529727200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259529727200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:42:10.470 - PLO73325
EMC 86/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.86/2025

desenvolvimento das instalações portuárias sob sua jurisdição. A relação entre planejamento e execução é indispensável para assegurar a efetividade do instrumento, evitando que suas orientações fiquem restritas ao campo teórico ou sem aplicação prática.

A inclusão de portos limítrofes ou situados em um mesmo estado no escopo do Plano Mestre reforça a necessidade de considerar os aspectos regionais e locais no planejamento de transportes em nível estratégico, promovendo a integração entre os portos, a cidade e os seus acessos. Essa abordagem amplia o impacto positivo do Plano, consolidando-o como ferramenta que norteia ações de curto, médio e longo prazos, gerando benefícios econômicos, logísticos e sociais para as regiões atendidas.

Além disso, a instituição das aglomerações portuárias por Regulamento assegura flexibilidade para adaptação às particularidades e dinâmicas de cada complexo portuário, garantindo um planejamento ajustado às demandas e peculiaridades locais.

Portanto, o inciso XXXV, ao prever o Plano Mestre como instrumento estratégico vinculado à Autoridade Portuária, alinha-se às boas práticas de governança e à promoção do desenvolvimento sustentável e eficiente do setor portuário. Essa abordagem assegura que o planejamento esteja efetivamente conectado à execução, promovendo resultados consistentes e de longo alcance para o País

.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD259529727200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259529727200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:42:16.703 - PL073325
EMC 87/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.87/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

26 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda modificativa do Inciso XXVI do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXVI no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXVI - Cadeia Verticalizada Indústria-Porto: cadeias integradas que se caracterizam pela conexão direta entre a cadeia produtiva e as atividades portuárias, resultando em geração de carga cativa, fora do ambiente concorrencial portuário, com áreas específicas definidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda de redação ao inciso XXVI tem como objetivo aprimorar a definição de "Cadeia Verticalizada Indústria-Porto", conferindo maior clareza e precisão ao texto legislativo. Essa terminologia destaca a relação direta e integrada entre a cadeia produtiva e as atividades portuárias, que resulta na geração de cargas cativas, desvinculadas do ambiente concorrencial típico do setor portuário.

O conceito revisado fortalece a importância estratégica dessas cadeias verticalizadas no contexto do planejamento portuário, ao delimitar com maior exatidão as áreas específicas destinadas às operações integradas, conforme previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto. Essa delimitação é essencial para garantir a organização e a eficiência no uso da infraestrutura portuária, evitando conflitos de interesse e promovendo a otimização das operações.

Além disso, a emenda reflete as melhores práticas de planejamento e governança portuária, assegurando que os aspectos técnicos e econômicos dessas cadeias sejam compatíveis com os objetivos do desenvolvimento sustentável e integrado dos portos. Ao especificar a exclusão do ambiente concorrencial para as cargas cativas, o texto reforça o caráter exclusivo e

CD259975556800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259975556800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

estratégico dessas operações, alinhando-se aos princípios de segurança jurídica e eficiência administrativa.

Portanto, a proposta de redação do inciso XXVI contribui para tornar o dispositivo mais objetivo e alinhado às demandas práticas e normativas do setor portuário, promovendo uma abordagem integrada e funcional ao planejamento e gestão dessas cadeias.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 14:42:16.703 - PL073325
EMC 87/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.87/2025

CD259975556800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259975556800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:42:21.423 - PL073325
EMC 88/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.88/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

27 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda modificativa do Inciso XXVIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso XXVIII no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXVIII - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) - instrumento de planejamento da Administração Portuária, que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto público e do porto privado;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão dos portos privados no escopo do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ) demonstra-se fundamental para assegurar o crescimento planejado e sustentável do setor portuário brasileiro. Conforme estabelecido pela Emenda XXVIII, o PDZ é um instrumento estratégico de planejamento da Administração Portuária, abrangendo tanto as administrações públicas quanto privadas.

Neste sentido, a elaboração de PDZs por portos privados permite uma melhor coordenação das atividades portuárias em âmbito regional e nacional, promovendo uma integração mais eficaz com as demandas logísticas e econômicas. Além disso, o planejamento ordenado das áreas e instalações dos portos privados contribui para:

Sustentabilidade ambiental: a adoção de práticas que minimizem impactos ambientais, alinhando o desenvolvimento portuário com objetivos ecológicos.

Eficiência econômica: o uso otimizado de recursos e infraestrutura, promovendo competitividade no comércio internacional.

CD251201241300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251201241300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:42:21.423 - PL073325
EMC 88/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.88/2025

Ordenamento territorial: a gestão planejada do espaço portuário para evitar conflitos de uso e garantir sua adequação às necessidades operacionais e socioeconômicas.

Assim, a incorporação dos portos privados no PDZ reforça o compromisso de desenvolver um sistema portuário integrado, moderno e sustentável, capaz de atender às demandas crescentes do mercado, ao mesmo tempo em que respeita diretrizes ambientais e promove o crescimento econômico do país. Essa medida não apenas assegura a eficiência e competitividade dos portos, mas também fortalece a posição estratégica do Brasil no comércio global. Portanto, a proposta de redação do inciso XXVIII contribui para tornar o dispositivo mais objetivo e alinhado às demandas práticas e normativas do setor portuário, promovendo uma abordagem integrada e funcional ao planejamento e gestão dessas cadeias

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD251201241300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251201241300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:42:28.767 - PL073325
EMC 89/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.89/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

29 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda de redação do Inciso XXXII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso XXXII no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXXII - Economia Azul - usos, gestão e conservação sustentável dos recursos oceânicos e marinhos, visando apoiar o crescimento econômico, melhorar os meios de subsistência e garantir a saúde ecológica, nas atividades que equilibram o desenvolvimento com a proteção da biodiversidade marinha, buscando benefícios sociais, ambientais e econômicos de longo prazo, em conformidade com regulamentos e padrões nacionais e internacionais;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do inciso referente à Economia Azul destaca a importância de um modelo de desenvolvimento que reconheça o enorme potencial dos recursos oceânicos e marinhos para impulsionar o crescimento econômico, sem comprometer os ecossistemas. Essa abordagem é particularmente relevante para países como o Brasil, com uma vasta área costeira e um dos maiores litorais do mundo.

A Economia Azul promove um equilíbrio estratégico entre o uso sustentável dos recursos marítimos e a conservação da biodiversidade marinha, contribuindo não apenas para a saúde ambiental, mas também para benefícios sociais e econômicos. Ao garantir a conformidade com regulamentos e padrões nacionais e internacionais, a emenda fortalece a governança ambiental e assegura a adoção de melhores práticas, alinhando o Brasil aos esforços globais para enfrentar desafios como a mudança climática e a degradação dos ecossistemas.

Essa proposta também contribui diretamente para Geração de empregos e inclusão social ao fomentar atividades como a pesca sustentável, o turismo costeiro e a biotecnologia marinha e a segurança alimentar e energética, através da exploração responsável dos recursos marinhos para atender às demandas da sociedade.

CD255200465100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255200465100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Portanto, a adoção desse inciso reforça o compromisso com um desenvolvimento sustentável de longo prazo, promovendo equilíbrio entre crescimento econômico, proteção ambiental e bem-estar social, posicionando o Brasil como líder em iniciativas de Economia Azul.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 14:42:28.767 - PL073325
EMC 89/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.89/2025

CD255200465100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255200465100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:50:12.280 - PL073325
EMC 90/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.90/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

30 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda de redação do Inciso XXXIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda supressiva do texto do inciso XXXIV no Art.6º.

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

[..]

~~*XXXIV - Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário: entidade autorreguladora, que pela sua proximidade das atividades portuárias e aquaviária 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.*~~

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de supressão do inciso XXXIV, que prevê a criação da "Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário", fundamenta-se em uma análise criteriosa dos riscos associados à implementação de um modelo de autorregulação no setor portuário. Apesar da intenção de promover maior eficiência e agilidade, a instituição dessa entidade autorreguladora apresenta preocupações significativas que podem comprometer a transparência, a imparcialidade e o equilíbrio competitivo no setor.

Riscos de Cartelização e Discriminação: A criação de uma estrutura de coordenação entre as empresas prestadoras de serviços portuários pode facilitar processos de cartelização. Conforme definido pelo CADE, o cartel é qualquer prática entre concorrentes que vise fixar preços, dividir mercados ou restringir a produção, o que seria um grave risco ao ambiente de livre concorrência. Além disso, usuários que reivindiquem um tratamento justo podem ser discriminados, uma vez que os interesses das empresas participantes podem ser privilegiados em detrimento dos princípios de justiça e equidade.

CD254080949700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254080949700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:50:12.280 - PL073325
EMC 90/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.90/2025

Contradição Normativa e Redução da Autoridade Estatal: Ao permitir que uma entidade privada estabeleça normas para o setor, corre-se o risco de contradições entre as diretrizes do regulador estatal e as práticas implementadas pela câmara autorreguladora. Essa sobreposição de competências enfraquece o papel do Estado, que, conforme o Art. 174 da Constituição Federal, é o agente normativo e regulador da atividade econômica. A transferência dessa atribuição para o setor privado viola os princípios constitucionais, colocando em risco o bem-estar coletivo e a função fiscalizadora do Estado.

Falta de Transparência e Conflito de Interesses: A ausência de um rito processual claro, combinado com a falta de mecanismos robustos de prestação de contas, pode resultar em práticas obscuras e no fortalecimento dos interesses dos gestores portuários, em vez de atender ao interesse público. Além disso, a possibilidade de captura da agência reguladora ou de conflitos decorrentes da "porta giratória" – onde agentes públicos assumem cargos na iniciativa privada no mesmo setor – representa uma ameaça à imparcialidade e à ética na administração pública.

Imparcialidade e Direitos dos Usuários: O modelo proposto apresenta dificuldades para garantir imparcialidade, especialmente na aplicação de penalidades e na resolução de controvérsias. Ademais, há o risco de que a autorregulação crie barreiras técnicas ou até mesmo impeça o direito de petição dos usuários perante o órgão regulador, a ANTAQ, o que seria contrário aos preceitos fundamentais de acesso à justiça e à defesa dos direitos dos usuários.

Diante dessas considerações, a supressão do inciso XXXIV é necessária para preservar o papel do Estado na normatização e fiscalização do setor portuário, evitando riscos de cartelização, conflitos de interesse e comprometimento da transparência e da imparcialidade. A manutenção da regulação sob responsabilidade estatal é essencial para assegurar um ambiente justo, equilibrado e alinhado aos princípios do interesse público e da Constituição Federal.

Sala da Comissão, de agosto de 2025
Deputado REIMONT

CD254080949700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254080949700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:55:44.817 - PL073325
EMC 91/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.91/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

28 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda de redação do Inciso XXIX do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso XXIX no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

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

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do Regulamento de Exploração do Porto (REP) como instrumento aplicável tanto aos portos públicos quanto aos portos privados é uma medida indispensável para garantir maior segurança jurídica e promover a transparência nas operações portuárias. Ao estabelecer princípios gerais e condições claras para o funcionamento e a exploração dos portos, o REP fortalece a confiança dos usuários e demais stakeholders no setor portuário.

Nos portos públicos, o REP é um guia essencial para uniformizar práticas, assegurar a eficiência operacional e atender às demandas da sociedade. Já nos portos privados, a obrigatoriedade de um regulamento similar permite padronizar a prestação de serviços, reduzir ambiguidades contratuais e garantir que as operações sigam critérios de transparência, contribuindo para uma relação de confiança entre os prestadores e demandantes de serviços portuários.

Além disso, essa uniformização normativa promove uma maior integração entre as administrações portuárias, públicas e privadas, fomentando um ambiente competitivo e saudável que beneficie a economia nacional. O REP, assim, funciona como um pilar estratégico para o desenvolvimento sustentável do sistema portuário brasileiro, assegurando que suas operações atendam às melhores práticas de governança e respeitem os interesses dos usuários e da sociedade.

CD251648732900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251648732900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 14:55:44.817 - PL073325
EMC 91/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.91/2025

CD251648732900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251648732900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:55:55.207 - PL073325
EMC 92/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.92/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

31 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso IX do Art.7º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso IX no Art.7º.

"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:

[..]

IX - elaborar o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária - PNDPH e constituir Comitê Gestor Nacional e Comitês Gestores Estaduais do PNDPH, nos Estados onde existam portos públicos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A previsão de constituição de um Comitê Gestor Nacional e de Comitês Gestores Estaduais para o Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PNDPH) nos Estados onde se localizam portos públicos, reforça a necessidade de uma governança integrada e eficiente para as atividades de dragagem no Brasil. A dragagem é uma ação estratégica para a manutenção e ampliação dos acessos aquaviários, assegurando a competitividade e sustentabilidade do setor portuário e hidroviário.

A criação desses comitês gestores tem como objetivo principal articular e coordenar as iniciativas de dragagem em âmbito nacional e estadual, promovendo a uniformidade de diretrizes e integrando os esforços entre diferentes esferas de governo e órgãos competentes. Essa estrutura de governança traz diversos benefícios, como:

Maior eficiência e transparência: A atuação dos comitês garante uma supervisão efetiva das ações, evitando sobreposição de responsabilidades e assegurando a correta aplicação de recursos.

Soluções regionais integradas: Os Comitês Gestores Estaduais atuam alinhados ao Comitê Gestor Nacional, possibilitando a adaptação das

CD258319726900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258319726900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:55:55.207 - PL073325
EMC 92/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.92/2025

diretrizes às realidades locais, ao mesmo tempo em que mantêm a coesão com os objetivos nacionais.

Agilidade nos processos de licenciamento e execução: A articulação entre os entes facilita a resolução de entraves burocráticos, especialmente em licenciamento ambiental, impulsionando a celeridade das ações de dragagem.

Sustentabilidade ambiental e social: Os comitês podem estabelecer mecanismos para mitigar os impactos das atividades de dragagem, promovendo a adoção de boas práticas que conciliem desenvolvimento econômico e proteção dos ecossistemas.

Assim, a constituição de um Comitê Gestor Nacional e Comitês Estaduais no âmbito do PNDPH é indispensável para a construção de um sistema coordenado, participativo e eficiente, alinhado às necessidades estratégicas do setor e ao compromisso com o desenvolvimento sustentável.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado Reimont

CD258319726900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258319726900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 14:57:36.900 - PL073325
EMC 93/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.93/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se o seguinte Parágrafo único ao Art. 77 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
77. .....

Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o autorizatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas de categorias diferenciadas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais.

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único fundamenta-se no direito constitucional à pactuação coletiva das relações de trabalho, consagrado no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, que assegura o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho. Esse dispositivo reforça a importância do diálogo social e da negociação coletiva como instrumentos essenciais para harmonizar interesses entre empregadores e trabalhadores, garantindo condições laborais dignas e justas.

A obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos visa a assegurar o exercício efetivo desse direito constitucional, proporcionando maior estabilidade e segurança nas relações de trabalho. Ao estabelecer sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo busca incentivar o cumprimento das normas trabalhistas e prevenir práticas que possam comprometer os direitos dos trabalhadores ou prejudicar a eficiência e continuidade das operações portuárias.

Além disso, o reconhecimento da infração administrativa protege a autonomia das entidades sindicais e promove a função social do trabalho, fortalecendo o papel das negociações coletivas na construção de um ambiente de trabalho mais equilibrado e produtivo. A atuação da Agência Reguladora na fixação das sanções

CD251666532300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251666532300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 14:57:36.900 - PL073325
EMC 93/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.93/2025

administrativas reforça seu papel como garantidora do cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis ao setor portuário.

Por fim, o Parágrafo único contribui para o aprimoramento das relações laborais no âmbito dos portos, promovendo a valorização dos trabalhadores e o respeito aos princípios constitucionais que regem o trabalho, a cidadania e a dignidade humana.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251666532300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251666532300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 14:58:12.183 - PL073325
EMC 94/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.94/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

32 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda ADITIVA do Inciso X do Art.7º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda ADITIVA do texto do inciso X no Art.7º.

"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:

[..]

X - Autorizar a abertura de capital das autoridades portuárias, adotando as devidas cautelas quanto à participação de investidores estrangeiros, permitindo e incentivando os trabalhadores portuários, individualmente ou por meio de cooperativas, a participar da aquisição de participação acionária nas autoridades portuárias;

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso busca equilibrar interesses estratégicos e sociais na abertura de capital das autoridades portuárias. Ao incluir cautelas quanto à participação de investidores estrangeiros, garante-se a proteção da soberania nacional e dos interesses econômicos estratégicos. Além disso, ao permitir e incentivar a participação dos trabalhadores portuários, individualmente ou organizados em cooperativas, o dispositivo promove inclusão social e democratização econômica, valorizando aqueles que estão diretamente envolvidos nas operações portuárias. Essa abordagem também fortalece o compromisso com o desenvolvimento sustentável e com a geração de benefícios locais, contribuindo para a consolidação de uma gestão equilibrada, eficiente e participativa nas autoridades portuárias.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD256479374400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256479374400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Deputado Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:58:12.183 - PL073325
EMC 94/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.94/2025

CD256479374400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256479374400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 14:59:24.297 - PL073325
EMC 95/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.95/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se o seguinte Parágrafo único ao Art. 51 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
51. .....
.....

Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas de categorias profissionais diferenciada dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

CD254692713900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254692713900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 14:59:24.297 - PL073325
EMC 95/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.95/2025

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254692713900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254692713900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:09:11.550 - PL073325
EMC 96/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.96/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

33 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso X do Art.8º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso X no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

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

[...]

X – Promover, junto aos órgãos competentes, a observância dos atos internacionais sobre navegação, portos e trabalho portuário ratificados pela República Federativa do Brasil, bem como cumprir e assegurar o cumprimento, pelos regulados, dos referidos atos internacionais."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso proposto está fundamentado no artigo 5º, § 2º, da Constituição Federal, que dispõe que os tratados e convenções internacionais ratificados pelo Brasil passam a integrar a legislação positiva, adquirindo força normativa interna. Nesse sentido, os atos internacionais ratificados pelo país possuem eficácia plena e exigibilidade perante a administração pública e os operadores econômicos.

Nesse contexto, cabe aos órgãos reguladores, no âmbito de suas competências, assegurar a observância e o cumprimento desses atos internacionais por todos os agentes regulados, promovendo sua aplicação uniforme e eficaz. O inciso reforça a importância de harmonizar as normas internacionais ratificadas pelo Brasil com o ordenamento jurídico interno, garantindo que obrigações assumidas pela República Federativa sejam efetivamente respeitadas e implementadas.

Essa medida contribui para fortalecer a posição do Brasil no cenário internacional, ao demonstrar compromisso com os tratados e convenções ratificados, e para promover a segurança jurídica no setor portuário e de

CD259056704200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259056704200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

navegação, assegurando uma atuação transparente e responsável de todos os regulados.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado Reimont

Apresentação: 08/08/2025 15:09:11.550 - PL073325
EMC 96/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.96/2025

CD259056704200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259056704200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 15:09:24.550 - PL073325
EMC 97/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.97/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

34 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso I do Art.8º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso I no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"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 as áreas destinadas à referida exploração."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A justificativa para a alteração do inciso proposto fundamenta-se na necessidade de aprimorar a técnica legislativa, eliminando elementos que poderiam gerar ambiguidades interpretativas e configurar invasão de competências exclusivas do Poder Executivo. A redação original, ao incluir a referência à outorga de águas públicas e à declaração de utilidade pública, apresenta incompatibilidade com as atribuições típicas de regulação e fiscalização de atividades portuárias.

A declaração de utilidade pública, bem como a outorga de águas públicas, são instrumentos de caráter eminentemente executivo, cuja competência é exclusiva do Poder Executivo, conforme previsto no ordenamento jurídico vigente. Portanto, a exclusão dessas expressões visa preservar a harmonia entre as competências regulamentares e executivas, assegurando que a norma esteja alinhada aos limites constitucionais e administrativos.

A redação revisada promove maior clareza e delimitação das funções, concentrando a responsabilidade da autorização e fiscalização das

CD250893839200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250893839200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

atividades portuárias em áreas fora das poligonais de portos públicos, garantindo uma atuação eficiente e juridicamente adequada dos órgãos reguladores.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado Reimont

Apresentação: 08/08/2025 15:09:24.550 - PL073325
EMC 97/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.97/2025

CD250893839200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250893839200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 15:09:28.850 - PL073325
EMC 98/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.98/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

35 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso VIII do Art.8º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso VIII no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

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

[...]

"VIII - Regular as tarifas portuárias, com a cooperação das entidades dos usuários através de consultas e promover a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao Ministério da Fazenda."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da expressão *"... com a cooperação das associações dos usuários através de consultas ..."* encontra suporte no Art. 3º da Lei nº 8.987/1995, que estabelece a fiscalização das concessões e permissões pelo poder concedente, com a cooperação dos usuários.

Essa previsão reforça a necessidade de transparência e participação dos usuários nos processos de regulação tarifária, garantindo que suas demandas e perspectivas sejam consideradas, em consonância com os princípios da eficiência e da continuidade dos serviços públicos. A consulta às associações de usuários promove a construção de decisões mais equilibradas e alinhadas ao interesse público.

Além disso, a exigência de comunicação prévia ao Ministério da Fazenda assegura que a política tarifária observe critérios econômicos adequados, promovendo uma gestão responsável e sustentável. Essa medida também fomenta a coordenação interinstitucional, fortalecendo a governança no setor portuário e assegurando previsibilidade e estabilidade na aplicação das tarifas.

CD255717523200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255717523200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Portanto, o inciso proposto reforça os princípios de cooperação, eficiência e transparência, além de fortalecer os mecanismos de regulação no setor portuário.

Sala da Comissão, de agosto de 2025
Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 15:09:28.850 - PL073325
EMC 98/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.98/2025

CD255717523200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255717523200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 15:09:35.427 - PL073325
EMC 99/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.99/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

36 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta, com a redação abaixo, o inciso XVII ao Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

XVII – Redução dos índices de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

CD258929250800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258929250800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 15:09:35.427 - PL073325
EMC 99/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.99/2025

CD258929250800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258929250800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 15:19:06.100 - PL073325
EMC 100/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.100/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

37 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.16 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do Art.16, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"Art. 16. As propostas de revisão da poligonal do porto, do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, bem como do Regulamento de Exploração do Porto Público, deverão ser submetidas, obrigatoriamente, à apreciação do Conselho de Autoridade Portuária, para emissão de parecer no prazo máximo de 30 (trinta) dias, ressalvada a existência de norma especial ou a comprovação de necessidade de prazo superior, sob pena de nulidade."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda modificativa ao Art. 16 tem por objetivo aprimorar a clareza e a precisão da redação legal, bem como reforçar os princípios de transparência e eficiência na gestão portuária, submetendo as propostas de alteração ao conhecimento e manifestação da comunidade portuária.

A modificação proposta busca garantir que as revisões da poligonal do porto, do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e do Regulamento de Exploração do Porto Público sejam submetidas ao Conselho de Autoridade Portuária, respeitando-se um prazo razoável para a emissão do parecer técnico.

Adicionalmente, a emenda introduz ressalvas que reconhecem situações excepcionais em que normas especiais ou a complexidade da análise possam demandar prazos diferenciados, sem comprometer a celeridade e a regularidade do processo. Essa medida contribui para assegurar a legalidade e a legitimidade das decisões tomadas no âmbito portuário, promovendo maior segurança jurídica e eficiência administrativa.

A modificação, portanto, visa atender ao interesse público, garantindo a adequada participação do Conselho de Autoridade Portuária no processo decisório e prevenindo eventuais nulidades que possam comprometer a gestão portuária.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD257610976800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257610976800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 15:19:06.100 - PL073325
EMC 100/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.100/2025

CD257610976800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257610976800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 15:24:14.747 - PL073325
EMC 101/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.101/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

38 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA/ADITIVA do Art.17 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do Art.17, incluindo parágrafo único, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"Art. 17. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto deverá, obrigatoriamente, prever a designação de áreas e berços destinados à operação de uso geral, em cais de uso público.

Parágrafo único: As áreas e berços destinados à operação de uso geral, deverão ser disponibilizados exclusivamente para operadores portuários pré-qualificados que não possuam contratos de arrendamento de áreas no porto público."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do artigo tem como finalidade preservar o equilíbrio na utilização das áreas e berços do porto público, evitando a concentração desses recursos por operadores portuários arrendatários. Essa medida é essencial para garantir a livre concorrência entre operadores portuários, promovendo maior equidade e oportunidades no acesso às operações portuárias.

Ao estipular que as áreas e berços destinados à operação de uso geral sejam disponibilizados exclusivamente a operadores portuários pré-qualificados que não possuam contratos de arrendamento, busca-se mitigar possíveis distorções no mercado portuário, como o monopólio ou o abuso de posição dominante. Tais práticas podem prejudicar a eficiência econômica e limitar a competitividade, além de restringir o acesso de novos agentes ao mercado.

Essa proposta, portanto, visa assegurar que o porto público mantenha sua função primordial de atender ao interesse coletivo e fomentar um ambiente portuário mais dinâmico e competitivo, contribuindo para o desenvolvimento do setor e para a geração de benefícios econômicos e sociais amplamente distribuídos.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD251799295700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251799295700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 15:24:14.747 - PL073325
EMC 101/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.101/2025

CD251799295700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251799295700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 15:10:37.103 - PL073325
EMC 102/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.102/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XIII do Art. 4º do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 4º. ....

I- ....

XIII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica que possuam instalações em complexos portuários para atuarem na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica." (NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso XIII visa promover a integração estratégica entre os setores educacional e portuário, incentivando as instituições da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica a desempenharem um papel ativo na formação e qualificação de trabalhadores portuários. Essas instituições, conforme estabelecido pela Lei nº 11.892/2008, têm como finalidade ofertar educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com foco no desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Ao direcionar esforços para a formação inicial e continuada de trabalhadores em portos, esse dispositivo busca atender às demandas específicas de capacitação, aperfeiçoamento, especialização e atualização profissional, fundamentais para enfrentar os desafios e acompanhar as inovações do setor portuário. O incentivo às instituições situadas em complexos portuários ou em suas proximidades facilita a oferta de cursos e programas adaptados às necessidades operacionais e tecnológicas do setor, fortalecendo a mão de obra local e promovendo maior competitividade e eficiência nas operações.

CD259192149100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259192149100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:10:37.103 - PL073325
EMC 102/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.102/2025

Além disso, a iniciativa contribui para o alinhamento da formação profissional às demandas do mercado, estimulando o desenvolvimento de competências técnicas e científicas que beneficiam tanto os trabalhadores quanto os próprios portos. Isso reforça a articulação entre educação, ciência, tecnologia e trabalho, assegurando a relevância da Rede Federal na qualificação de cidadãos aptos a atuar de forma eficaz e inovadora nos diversos setores da economia.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD259192149100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259192149100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 15:10:37.103 - PL073325
EMC 103/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.103/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso VIII do Art. 3º do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art. 3º. .....

I- .....

VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias." (NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho

CD253263704900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253263704900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 08/08/2025 15:10:37.103 - PLO73325
EMC 103/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.103/2025

CD253263704900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253263704900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:33:26.903 - PLO73325
EMC 104/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.104/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

39 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta inciso XII, com redação abaixo, I ao Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

J U S T I F I C A Ç Ã O

inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como

CD258030811800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258030811800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 15:33:26.903 - PL073325
EMC 104/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.104/2025

CD258030811800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258030811800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 15:33:32.530 - PL073325
EMC 105/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.105/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

40 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta Parágrafo único, com a redação abaixo, ao Art.5º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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 conterá 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:

Parágrafo único – a edição e/ou alteração de atos normativos relacionados às propostas de interesse do setor portuário e aquaviário, conforme disposto no caput deste artigo, deverá ocorrer por meio de ato interministerial, garantindo a coordenação e a convergência entre os órgãos e entidades competentes, de forma a assegurar maior eficácia e uniformidade nas normas aplicáveis, preservando o equilíbrio entre os impactos econômicos e as diretrizes de desenvolvimento sustentável."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do parágrafo único que estabelece a obrigatoriedade de edição e/ ou alteração de atos normativos através de ato interministerial é essencial para promover a integração e a coerência entre os órgãos e entidades envolvidos no setor portuário e aquaviário. Essa medida busca mitigar possíveis discrepâncias normativas e assegurar que as decisões regulamentares sejam pautadas por uma abordagem multissetorial, considerando os diferentes aspectos e implicações das políticas públicas no setor.

Além disso, a coordenação interministerial possibilita maior uniformidade e previsibilidade no ambiente regulatório, promovendo segurança jurídica e alinhamento com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e competitividade econômica. Assim, tal previsão normativa potencializa a eficácia das medidas adotadas, assegurando que sejam equilibradas quanto

CD257888686000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257888686000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

aos seus impactos econômicos e alinhadas com os objetivos estratégicos de modernização e eficiência das operações portuárias e aquaviárias.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 15:33:32.530 - PL073325
EMC 105/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.105/2025

CD257888686000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257888686000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 15:33:37.497 - PL073325
EMC 106/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.106/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

41 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.49, III, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso III do Art. 49 que passa a vigorar com o seguinte teor:

III - aos critérios, indicadores, em especial, o indicador de acidentes do trabalho portuário, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do inciso III no Art. 49, que estabelece a obrigatoriedade de critérios, indicadores e, em especial o indicador de acidentes do trabalho portuário, fórmulas e parâmetros para definição da qualidade dos serviços prestados, bem como metas e prazos para o alcance de níveis de serviço, é essencial para promover maior eficiência e segurança nas operações portuárias.

Os elevados índices de acidentes de trabalho no setor portuário, amplamente documentados em relatórios como o Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social, reforçam a necessidade de um indicador específico para monitorar e mitigar os riscos. A inclusão deste indicador permitirá um acompanhamento contínuo e detalhado das condições de segurança do trabalho, criando incentivos para que operadores portuários adotem práticas que garantam um ambiente de trabalho mais seguro e saudável.

Ademais, o estabelecimento de parâmetros claros e metas objetivas contribui para a padronização e a previsibilidade na prestação dos serviços portuários, promovendo a competitividade e a confiança entre os usuários. Essa abordagem favorece a adoção de medidas que equilibram a eficiência econômica com a proteção dos trabalhadores, alinhando-se com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e a busca por excelência nas operações portuárias.

CD252028558400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252028558400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 15:33:37.497 - PL073325
EMC 106/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.106/2025

CD252028558400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252028558400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 15:12:08.187 - PL073325
EMC 107/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.107/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se o seguinte §1º do Art. 83 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
83. .....
.....

§1º A abertura da Chamada Pública ou manifestação de interessado em obter autorização para instalação portuária devem, previamente, comprovar que há demanda suficiente de movimentações portuárias do respectivo complexo portuário a ser atendida pela nova instalação e que esta proporcionará aumento de capacidade destinada ao atendimento da demanda, com demonstrativo que evidencie que as melhorias operacionais ou a ampliação da superestrutura nas instalações existentes não são suficientes para atender à demanda prevista no horizonte do planejamento setorial do complexo." (NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão do §1º tem como objetivo alinhar os requisitos para abertura de chamada pública ou obtenção de autorização de instalação portuária ao planejamento estratégico setorial, em conformidade com os princípios estabelecidos no Plano Mestre. Esse dispositivo visa assegurar que o aumento de capacidade para atendimento à demanda seja realizado de maneira eficiente e sustentável, observando as etapas progressivas definidas pelo Plano Mestre, que priorizam: melhorias operacionais, expansão da superestrutura existente e, somente em último caso, a implantação de novas infraestruturas.

A exigência de comprovação por parte dos interessados de que as alternativas iniciais — melhorias operacionais e ampliação da superestrutura — são insuficientes para atender à demanda prevista no horizonte do planejamento setorial do complexo portuário reforça a necessidade de um planejamento integrado e evita a realização de investimentos desnecessários ou excessivos em novas instalações. Essa abordagem favorece a racionalização dos recursos e a otimização das estruturas existentes, contribuindo para a eficiência operacional e a preservação ambiental no setor portuário, bem como a evitar manifestações de

CD255433353200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255433353200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:12:08.187 - PL073325
EMC 107/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.107/2025

interessados que visam, somente, a obtenção de autorização de instalações não exequíveis.

Ao condicionar a autorização para a construção de novas instalações portuárias a uma análise técnica fundamentada, o dispositivo promove transparência, previsibilidade e segurança jurídica, elementos indispensáveis para o desenvolvimento sustentável do sistema portuário nacional e para a competitividade do Brasil no cenário internacional.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255433353200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255433353200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 15:27:30.240 - PL073325
EMC 108/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.108/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o *caput* do Art. 82 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 82. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, bem como as condições operacionais por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização." (NR)

JUSTIFICATIVA

A modificação do texto do artigo 82 encontra seu fundamento na doutrina da "facilidade essencial" (Essential Facilities), que reconhece que determinadas infraestruturas possuem caráter indispensável para a realização de atividades econômicas fundamentais. Nesse contexto, os portos representam facilidades essenciais para o comércio exterior, sendo cruciais para a movimentação eficiente de mercadorias e a integração econômica internacional.

A competência atribuída à Antaq para disciplinar as condições de acesso e operacionais às instalações portuárias autorizadas, em caráter excepcional, busca garantir o equilíbrio entre os interesses de todos os envolvidos. Ao regulamentar a utilização dessas facilidades essenciais por terceiros, assegura-se a funcionalidade e acessibilidade das infraestruturas, evitando práticas anticompetitivas ou abusivas por parte do titular da autorização.

Ademais, a intervenção regulatória visa também mitigar as dificuldades operacionais que possam surgir quando o titular da autorização restringe ou compromete o acesso de interessados às instalações portuárias. Nesse cenário, a atuação da agência reguladora se revela indispensável para assegurar o cumprimento da função social das facilidades essenciais, promovendo a concorrência leal e o desenvolvimento econômico sustentável.

A remuneração adequada ao titular da autorização, prevista no artigo, é um mecanismo que busca preservar os direitos deste, evitando prejuízos financeiros e incentivando investimentos contínuos na melhoria das infraestruturas portuárias. Dessa forma, a regulação da Antaq equilibra os direitos dos titulares e o acesso justo para terceiros, harmonizando interesses diversos e garantindo o cumprimento das normativas aplicáveis.

CD252472474800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252472474800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:27:30.240 - PL073325
EMC 108/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.108/2025

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD252472474800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252472474800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 15:29:30.047 - PL073325
EMC 109/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.109/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o Inciso I do Art. 44 do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A supressão do inciso "I - aos Estados e Municípios legislar sobre regime de exploração portuária" é justificada com base na melhor técnica legislativa, visto que a vedação já está explicitamente prevista no Art. 22, inciso X, da Constituição Federal, que dispõe: "Compete privativamente à União legislar sobre: X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial".

Manter tal dispositivo redundante no texto legal seria desnecessário, uma vez que a Constituição já disciplina de maneira clara a exclusividade legislativa da União sobre o tema. Assim, a sua supressão contribui para uma redação mais enxuta, objetiva e alinhada aos princípios da simplicidade e da clareza que norteiam a elaboração de normas jurídicas.

Além disso, a eliminação dessa duplicidade evita interpretações equivocadas ou a impressão de que há sobreposição de competências, fortalecendo a coerência do ordenamento jurídico e garantindo maior segurança normativa.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254813149500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254813149500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:37:09.133 - PL073325
EMC 110/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.110/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o *caput* do Art. 48 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 48. A concessão de bem público destinada à exploração do porto público será realizada mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação e consulta aos entes subnacionais quanto ao interesse na exploração do porto público, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento." (NR)

JUSTIFICATIVA

O disposto no Art. 48 reforça a importância de garantir que a concessão de bem público destinada à exploração de portos públicos seja realizada de forma transparente, estratégica e em conformidade com os princípios legais vigentes. Ao estabelecer a obrigatoriedade de licitação e consulta aos entes subnacionais quanto ao interesse na exploração do porto público, assegura-se a participação efetiva desses entes no processo decisório, promovendo a descentralização e fortalecendo o pacto federativo.

O porto é uma infraestrutura econômica de natureza altamente estratégica, desempenhando um papel crucial no desenvolvimento local e regional. Sua gestão e exploração impactam diretamente na dinamização das cadeias produtivas, no fortalecimento da economia regional e na integração ao mercado global. Nesse sentido, garantir aos entes subnacionais o direito de preempção na exploração do porto público, aplicado aos entes subnacionais assegurando que, havendo interesse na exploração de um porto público, esses entes tenham prioridade, respeitando os termos estabelecidos na legislação, como a Lei nº 9.277, permitindo àqueles mais próximos das realidades e necessidades locais tenham prioridade na gestão dessa infraestrutura essencial.

Além disso, a participação dos entes subnacionais, por meio de consulta e possível delegação, promove maior sinergia entre as políticas públicas locais e o desenvolvimento das operações portuárias, contribuindo para a geração de empregos, aumento da competitividade econômica e aprimoramento da infraestrutura logística. Ao alinhar a exploração dos portos públicos aos interesses locais e regionais, busca-se um modelo de governança equilibrado e voltado para o bem-estar social e o progresso econômico.

CD255349983700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255349983700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 08/08/2025 15:37:09.133 - PL073325
EMC 110/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.110/2025

CD255349983700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255349983700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:41:42.463 - PL073325
EMC 111/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.111/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso II do Art. 42 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art.
42. .....

I
- .....

II - consulta ao respectivo poder público municipal, em especial, quanto ao cumprimento das exigências relativas ao Plano Diretor (Art.4º, III, "a", Lei nº 10.257/2001), previsão da infraestrutura correspondente a mitigar os efeitos do aumento de geração de tráfego (conforme expresso no Art.2º, VI, "d" da Lei nº 10.257/2001)," e impacto socioeconômico no município." *(NR)*

JUSTIFICATIVA

A exigência de consulta ao respectivo poder público municipal, no âmbito do inciso II, reforça o compromisso com o planejamento urbano sustentável e a harmonização das atividades portuárias com o desenvolvimento das cidades. Tal diretriz está em consonância com o princípio da maior integração entre porto e cidade, como bem expresso no presente Projeto de Lei, de forma a atender ao previsto no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

O cumprimento das exigências relativas ao Plano Diretor, nos termos do Art. 4º, III, "a)", da Lei nº 10.257/2001, assegura que os projetos portuários estejam alinhados com o planejamento estratégico municipal, promovendo o uso racional do solo urbano e prevenindo impactos negativos decorrentes de empreendimentos de grande porte. Além disso, a previsão da infraestrutura necessária para mitigar os efeitos do aumento de tráfego, conforme expresso no Art. 2º, VI, "d)", da mesma lei, é essencial para evitar transtornos à mobilidade urbana e garantir a qualidade de vida dos cidadãos.

CD257033071800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257033071800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:41:42.463 - PL073325
EMC 111/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.111/2025

Ao estabelecer um diálogo estreito com o poder público municipal, esta medida contribui para evitar a instalação de atividades que possam atuar como polos geradores de tráfego sem a devida adequação da infraestrutura, promovendo, assim, uma gestão integrada e responsável do território. Dessa forma, busca-se alcançar um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico, proporcionado pela operação portuária, e o bem-estar urbano, fortalecendo os vínculos entre a comunidade portuária e a cidade.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257033071800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257033071800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 15:45:24.040 - PL073325
EMC 112/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.112/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o §2º do Art. 41 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 41. .....

§ 1º .....

§ 2º A União poderá delegar a exploração de portos públicos aos Estados e Municípios ou a Consórcios Públicos constituídos por estes, observado o disposto na Lei n° 9.277, de 10 de maio de 1996, e a exigência de que a exploração e gestão do porto público seja realizada por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado." (NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão do § 2º, que prevê a possibilidade de a União delegar a exploração de portos públicos aos Estados, Municípios ou Consórcios Públicos, está alinhada com a necessidade de promover uma gestão mais integrada e eficiente no setor portuário, fortalecendo a cooperação federativa e aprimorando os serviços públicos prestados à população.

A referência ao Art. 241 da Constituição Federal reforça a importância dos consórcios públicos como instrumento de gestão associada de serviços públicos, permitindo a descentralização administrativa e a otimização de recursos. Essa modalidade facilita a união de esforços entre diferentes entes federativos para atender demandas regionais específicas, assegurando maior eficiência operacional e equilíbrio financeiro.

Ao exigir que a exploração e gestão do porto público sejam realizadas por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado, garante-se maior controle, transparência e alinhamento aos princípios da administração pública. Essa estrutura é fundamental para assegurar a continuidade e a qualidade dos serviços essenciais, além de atrair investimentos e potencializar o desenvolvimento da infraestrutura portuária.

CD253484873500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253484873500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:45:24.040 - PL073325
EMC 112/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.112/2025

Dessa forma, a delegação da exploração de portos públicos aos entes federativos e consórcios públicos promove um modelo de governança colaborativa, responsável e focada no interesse público, contribuindo para o fortalecimento da economia regional e nacional.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253484873500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253484873500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 15:48:32.360 - PL073325
EMC 113/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.113/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o §1º do Art. 41 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 41. ....

§ 1º - A exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), observadas as seguintes modalidades: " (NR)

JUSTIFICATIVA

A implementação do § 1º, que estabelece que a exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), é uma medida estratégica que visa aprimorar a governança e o controle por parte dos organismos governamentais.

A exigência de constituição de uma SPE confere maior transparência e organização às operações portuárias, pois permite que os projetos sejam desenvolvidos com foco exclusivo em objetivos específicos, minimizando riscos e garantindo a eficiência da execução. Além disso, a estrutura de uma SPE favorece o acompanhamento detalhado das atividades, facilitando a fiscalização pelos entes governamentais, bem como promovendo uma gestão mais profissional e alinhada aos princípios da administração pública.

Por meio dessa abordagem, busca-se ainda fomentar um ambiente de maior segurança jurídica, o que atrai investimentos e potencializa o desenvolvimento de infraestrutura portuária no país, essencial para o fortalecimento da economia e a integração aos mercados globais.

Assim, a constituição de SPEs contribui diretamente para o interesse público, assegurando que as operações portuárias sejam realizadas com responsabilidade, eficiência e alinhamento aos objetivos estratégicos nacionais.

CD257460554800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257460554800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 08/08/2025 15:48:32.360 - PLO73325
EMC 113/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.113/2025

CD257460554800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257460554800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 15:50:57.540 - PL073325
EMC 114/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.114/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o §1º do Art. 41 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 41. ....

§ 1º - A exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), observadas as seguintes modalidades: " (NR)

JUSTIFICATIVA

A implementação do § 1º, que estabelece que a exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), é uma medida estratégica que visa aprimorar a governança e o controle por parte dos organismos governamentais.

A exigência de constituição de uma SPE confere maior transparência e organização às operações portuárias, pois permite que os projetos sejam desenvolvidos com foco exclusivo em objetivos específicos, minimizando riscos e garantindo a eficiência da execução. Além disso, a estrutura de uma SPE favorece o acompanhamento detalhado das atividades, facilitando a fiscalização pelos entes governamentais, bem como promovendo uma gestão mais profissional e alinhada aos princípios da administração pública.

Por meio dessa abordagem, busca-se ainda fomentar um ambiente de maior segurança jurídica, o que atrai investimentos e potencializa o desenvolvimento de infraestrutura portuária no país, essencial para o fortalecimento da economia e a integração aos mercados globais.

Assim, a constituição de SPEs contribui diretamente para o interesse público, assegurando que as operações portuárias sejam realizadas com responsabilidade, eficiência e alinhamento aos objetivos estratégicos nacionais.

CD256167216700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256167216700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 08/08/2025 15:50:57.540 - PL073325
EMC 114/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.114/2025

CD256167216700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256167216700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:53:06.503 - PL073325
EMC 115/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.115/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se o seguinte Parágrafo único ao Art. 51 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
51. .....

I
- .....

Parágrafo único. A constituição do Comitê Gestor no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) visa fortalecer a governança e a eficiência na gestão do planejamento portuário, promovendo um acompanhamento estruturado e contínuo do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. Ao estabelecer atribuições claras e objetivas, o dispositivo assegura que o processo de planejamento e revisão dessas diretrizes seja fundamentado em uma abordagem colaborativa, técnica e estratégica."

JUSTIFICATIVA

A obrigatoriedade de o Concessionário, Arrendatário ou Autorizatário firmar instrumentos normativos de trabalho com os sindicatos representativos dos trabalhadores portuários fundamenta-se no compromisso com a promoção de relações laborais equilibradas e com o respeito aos direitos constitucionalmente garantidos.

Nos termos do Artigo 7º, Inciso XXVI, da Constituição Federal, o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho é assegurado como um direito fundamental dos trabalhadores, sendo um mecanismo essencial para a construção de condições de trabalho justas e pactuadas entre as partes.

Além disso, os Artigos 611 e 614 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) oferecem a base normativa para a celebração, registro e validade de tais instrumentos, regulando a duração máxima dos acordos e estabelecendo procedimentos formais que garantem a segurança jurídica das negociações coletivas.

CD257265311700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257265311700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:53:06.503 - PL073325
EMC 115/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.115/2025

A inclusão desta cláusula nos contratos visa não apenas cumprir a legislação vigente, mas também fortalecer o diálogo e a colaboração entre empregadores e trabalhadores, contribuindo para a estabilidade nas operações portuárias e para a valorização das atividades desempenhadas pelos trabalhadores do setor.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257265311700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257265311700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 15:55:42.060 - PL073325
EMC 116/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.116/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se o seguinte Parágrafo único ao Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
22. .....

I
- .....

Parágrafo único. Fica constituído no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária, o Comitê Gestor responsável pelo acompanhamento e monitoramento da implementação, revisão e atualização do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, com as seguintes atribuições:

a) assegurar a integração entre os agentes envolvidos;
b) analisar a compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto;
c) propor ajustes e aprimoramentos, quando necessário; e,
d) promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e os princípios do desenvolvimento sustentável."

JUSTIFICATIVA

A constituição do Comitê Gestor no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) visa fortalecer a governança e a eficiência na gestão do planejamento portuário, promovendo um acompanhamento estruturado e contínuo do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. Ao estabelecer atribuições claras e objetivas, o dispositivo assegura que o processo de planejamento e revisão dessas diretrizes seja fundamentado em uma abordagem colaborativa, técnica e estratégica.

A atribuição de assegurar a integração entre os agentes envolvidos (alínea "a") reforça a importância de consolidar uma visão compartilhada entre os diversos stakeholders do setor portuário, promovendo maior alinhamento e coesão na implementação das políticas públicas. Já a análise da compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto (alínea "b") contribui para que

CD252814714100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252814714100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:55:42.060 - PL073325
EMC 116/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.116/2025

as ações sejam direcionadas ao fortalecimento da competitividade e eficiência do porto, atendendo às demandas regionais e nacionais.

A possibilidade de propor ajustes e aprimoramentos (alínea "c") confere ao Comitê Gestor flexibilidade e agilidade para adaptar as diretrizes às mudanças e desafios do setor, garantindo a aderência aos princípios de planejamento sustentável e estratégico. Além disso, ao promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e com os princípios do desenvolvimento sustentável (alínea "d"), o dispositivo reforça o compromisso com a sustentabilidade, a inclusão social e o equilíbrio no desenvolvimento socioeconômico.

Com essas disposições, a inclusão contribui significativamente para a integração e o fortalecimento do papel do CAP no planejamento e na gestão das atividades portuárias, promovendo maior legitimidade, eficiência e transparência nos processos decisórios.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD252814714100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252814714100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:58:59.163 - PL073325
EMC 117/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.117/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se a redação do §5º do ao Art. 20 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art.
20. .....
.....

§1º .....
.....

§ 5º Os membros do CAP serão designados pela autoridade portuária local para um mandato de 3 (três) anos, permitida a recondução." (NR)

JUSTIFICATIVA

A previsão de que os membros do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) sejam designados para um mandato de 3 (três) anos busca promover uma maior coerência entre os ciclos de gestão da autoridade portuária e os ciclos eleitorais do governo federal. Essa sincronização fortalece a integração das políticas públicas portuárias com as diretrizes nacionais, garantindo alinhamento estratégico e maior efetividade na implementação das ações previstas.

Além disso, o prazo de três anos permite que os conselheiros adquiram um conhecimento aprofundado sobre os temas do setor portuário e desenvolvam a expertise necessária para contribuir de forma significativa na formulação e análise de diretrizes para o desenvolvimento e a gestão portuária. Um mandato nesse período oferece tempo suficiente para a maturação das discussões, a compreensão das complexidades do setor e a proposição de soluções embasadas.

Contudo, a impossibilidade de recondução pode gerar uma perda relevante de conhecimento acumulado pelos conselheiros que deixam o cargo, prejudicando a continuidade e a eficiência dos trabalhos realizados. Tal situação pode resultar em lacunas de experiência e visão estratégica, especialmente em um setor que exige alto nível técnico e alinhamento com as políticas públicas e os interesses locais e regionais.

CD256065079000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256065079000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 15:58:59.163 - PL073325
EMC 117/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.117/2025

Portanto, o § 5º busca equilibrar a necessidade de renovação e integração com a preservação do conhecimento institucional, fortalecendo o papel estratégico do CAP no setor portuário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256065079000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256065079000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 08/08/2025 16:00:55.407 - PL073325
EMC 118/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.118/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se o seguinte parágrafo único ao Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
22. .....

I
– .....

Parágrafo único. No processo de composição dos membros da diretoria da Autoridade Portuária, disposto no inciso II deste artigo, compete também ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP) deliberar sobre moções de desconfiança dos membros da diretoria, assegurando o direito à ampla defesa e ao contraditório, com a devida fundamentação das razões apresentadas e a recomendação de medidas cabíveis para análise e decisão colegiada do Conselho de Administração."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do Parágrafo único tem como objetivo consolidar o papel do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) como instância essencial na análise e recomendação sobre a idoneidade e competência dos indicados à diretoria da Autoridade Portuária. Ao prever que o CAP delibere sobre moções de desconfiança, o dispositivo fortalece a governança e a transparência no processo de indicação e de gestão da Autoridade Portuária, assegurando uma avaliação técnica e fundamentada.

A exigência de que as deliberações sejam acompanhadas de ampla defesa e contraditório está em perfeita consonância com os princípios constitucionais do devido processo legal, garantindo que os indicados, bem como os que estão no exercício da função, tenham a oportunidade de responder adequadamente às questões levantadas. Tal medida promove um ambiente mais justo, equilibrado e respeitoso no âmbito administrativo.

CD251012114600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251012114600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 16:00:55.407 - PL073325
EMC 118/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.118/2025

Ademais, ao direcionar o parecer fundamentado ao Conselho de Administração, o parágrafo assegura a integração das instâncias colegiadas no processo decisório, promovendo a análise e a tomada de decisão de forma colegiada, embasada e legítima. Esse procedimento não apenas reforça a credibilidade das indicações, como também assegura maior alinhamento com as estratégias e políticas institucionais para o setor portuário.

Dessa forma, o Parágrafo único contribui para a transparência, eficiência e democracia na gestão portuária, harmonizando os interesses institucionais com os valores da boa governança pública.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251012114600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251012114600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 16:11:01.067 - PL073325
EMC 119/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.119/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se a alínea "b" do Inciso I do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art.
22. .....

I
– .....

a).....

b) a revisão da poligonal que delimita a área do porto público, bem como o processo de elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, devendo assegurar que sejam considerados, de forma integrada, a visão estratégica do porto, as necessidades locais e/ou regionais, e a harmonização com o Plano Diretor do Município onde está localizado e com os princípios estabelecidos no Estatuto da Cidade;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A justificativa para a modificação do dispositivo "b" decorre da necessidade de promover uma integração efetiva entre o planejamento portuário e as políticas de desenvolvimento urbano e regional. A revisão da poligonal que delimita a área do porto público, assim como o processo de elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, deve considerar não apenas as necessidades operacionais e estratégicas do porto, mas também as demandas locais e regionais, garantindo um alinhamento harmonioso com o Plano Diretor do Município e com os princípios do Estatuto da Cidade.

Essa medida visa assegurar que o desenvolvimento das atividades portuárias seja realizado de maneira sustentável, contemplando as especificidades do território e respeitando a organização do espaço urbano. A harmonização com os instrumentos municipais de planejamento é essencial para evitar conflitos de uso e ocupação do solo, preservar a qualidade de vida das comunidades impactadas

CD252456185400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252456185400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 16:11:01.067 - PLO73325
EMC 119/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.119/2025

e assegurar que o porto desempenhe plenamente seu papel como motor de desenvolvimento econômico e social.

Ao incluir essa previsão, busca-se ainda fortalecer a legitimidade e a efetividade das políticas públicas portuárias, ao integrar as visões estratégica, local e regional no processo decisório, promovendo um ambiente colaborativo entre as diferentes esferas de governança e ampliando a eficiência e a competitividade do complexo portuário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD252456185400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252456185400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 08/08/2025 17:42:53.097 - PL073325
EMC 120/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.120/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro (PL 733/2025)

103 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025 ***que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.***

Adicione-se PARÁGRAFO ÚNICO, ao Art. 50 deste projeto de lei, com o seguinte teor

"PARÁGRAFO ÚNICO, - As instalações portuárias localizadas dentro da área do porto público também poderão ser exploradas diretamente pela própria autoridade portuária ou indiretamente, através de modalidades em consonância normas propostas pela Agência Reguladora."

JUSTIFICATIVA:

Nestas Armazéns – há empregados públicos e servidores concursados remanescentes ou vinculados as Autoridades Portuárias e Empresas Públicas. Em caso de Arrendamento, os referidos colaboradores precisam de amparo legislativo, os quais vinculem suas permanências na Autoridade Portuária e Instalações Portuárias Públicas dentro da Poligonal – Silos, Terminais Portuários, Estações de movimentação de carga.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD259997143200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259997143200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:48.410 - PLO73325
EMC 121/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.121/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)

102 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025 ***que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.***

Modifique-se o teor do inciso IV, do Art. 6º deste projeto de lei, para:

"IV- Terminal Portuário: instalação portuária localizada na área do porto público, explorada diretamente pela própria Autoridade Portuária ou indiretamente mediante chamadas públicas, contratos de armazenagem ou arrendamento, destinado à movimentação e armazenagem de mercadorias provenientes ou destinadas diretamente ao transporte aquaviário;"

JUSTIFICATIVA:

No Brasil, há Terminais Portuários, Instalações Portuárias, Silos Portuários dentro da Poligonal, os quais são administrados pela própria Autoridade Portuária, tais quais no Rio Grande do Norte, Paranaguá e São Francisco do Sul. Nestes Portos, há instalações portuárias que funcionam de formas distintas – chamadas públicas, contratos de armazenagem- aos Contratos de Arrendamento, e bem atendem aos requisitos de conformidade a Lei 12.815/2013.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD251434062900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251434062900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:30.097 - PLO73325
EMC 122/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.122/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro (PL 733/2025)

101 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Para dispor sobre Guarda Portuária, acrescente-se os Artigos 13-A ao 13E, bem como o inciso **XXXVI** no Art. 13**,** do Título II, Capítulo III, do *PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Art. 13-A - Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I. **Guarda Portuária**: estrutura organizacional da autoridade portuária, composta por Guardas Portuários, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade;

II. **Guarda Portuário**: agente público concursado para o cargo ou emprego público específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III-**Vigilância privada**: empresa especializada em prestação de segurança privada contratada mediante licitação (terceirizada) com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias.

IV– **Atividades de Segurança Portuária:** conjunto de ações e procedimentos, exercidos pela Guarda Portuária, que visam a preservar a integridade das pessoas, bens, operações e atividades portuárias, bem como a orientação e fiscalização do trânsito portuário, através da prevenção às infrações penais e administrativas na área portuária, observando-se a competência dos demais órgãos e o Estudo de Avaliação de Riscos - EAR e o Plano de Segurança Portuário - PSP aprovados pela Conportos.

V -**Atividades de vigilância**: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sob a supervisão da Guarda Portuária, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e o estabelecido no art. 13-B,
§ 4º desta Lei.

CD256963017800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256963017800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:30.097 - PL073325
EMC 122/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.122/2025

VI –**Unidade de Segurança da Autoridade Portuária:** estrutura funcional composta pela Guarda Portuária e pelos serviços de vigilância orgânico ou terceirizado, destinada à execução das atividades de segurança e vigilância no porto organizado. A Guarda Portuária constitui o núcleo técnico e hierárquico superior desta unidade, sendo responsável pelo planejamento, supervisão, coordenação e execução das ações de segurança portuária, consoante ao previsto nesta Lei. Os serviços de vigilância, embora integrantes da unidade, atuam sob supervisão direta da Guarda Portuária, caso seja terceirizado, com foco no auxílio ao controle de acesso e a proteção patrimonial, conforme diretrizes estabelecidas pela Autoridade Portuária e observadas as competências legais.

VII –**Representação da Unidade de Segurança da Autoridade Portuária**: para fins de representação da Autoridade Portuária nas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CESPORTOS, nos Conselhos de Segurança Pública e em demais instâncias de articulação institucional, a expressão "Unidade de Segurança da Autoridade Portuária" refere-se exclusivamente à Guarda Portuária, em razão de sua natureza pública, técnica e estratégica, conforme previsto nesta Lei.

Art. 13-B - Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I– Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para

atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II- Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou

CD256963017800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256963017800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:30.097 - PL073325
EMC 122/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.122/2025

ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público e complexo portuário, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI- Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública e de fiscalização aduaneira, sempre que requisitado;

VII - Promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – Participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX- Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, ANTAQ e demais Autoridades Intervenientes.

§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

CD256963017800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256963017800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:30.097 - PL073325
EMC 122/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.122/2025

Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º - Os agentes de segurança privada (vigilantes/seguranças) estarão sujeitos à supervisão direta da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Serão consideradas adequadas, para os fins desta Lei, as Autoridades Portuárias que, até a data de sua publicação, dispuserem integralmente de unidades de segurança estruturadas, compostas por empregados próprios ou terceirizados, em conformidade com as atribuições estabelecidas no Estudo de Avaliação de Risco (EAR) e no Plano de Segurança Portuária (PSP), ambos devidamente aprovados pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS.

§ 3º - É facultado à Autoridade Portuária a contratação de empresa especializada em segurança privada, com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como no auxílio do controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, respeitado o Plano de Segurança Portuária - PSP e às determinações da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS.

Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e entidades integrantes do sistema portuário; e

III - Fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, bem como nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos

CD256963017800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256963017800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:30.097 - PLO73325
EMC 122/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.122/2025

ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP.

Art. 13-E - Compete à Autoridade Portuária estruturar administrativamente a Guarda Portuária nos seguintes termos:

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) anos na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da

Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003.

§ 6º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em consonância com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I- A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, carreira e hierarquia interna;

III - A manutenção da unidade de

segurança e inteligência; e VI - A

manutenção da unidade de ações

especializadas;

CD256963017800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256963017800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:30.097 - PL073325
EMC 122/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.122/2025

Alteração no Art. 13 do PL 733/2025:

Acrescenta-se o seguinte inciso ao Art. 13:

XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, de forma a prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto.

Justificativa:

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o "CORTÉX" e o "INFOSEG", cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

A presente emenda tem por objetivo garantir a manutenção do efetivo atual da Guarda Portuária, sem criação de novos cargos ou aumento de despesas. Trata-se de uma medida técnica, que visa assegurar a continuidade das atividades de segurança pública nos portos organizados. A proposta não gera impacto financeiro adicional, estando em

CD256963017800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256963017800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:30.097 - PL073325
EMC 122/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.122/2025

conformidade com os princípios da responsabilidade fiscal e da continuidade do serviço público.

A Guarda Portuária desenvolve papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado Reimont

CD256963017800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256963017800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:25.250 - PL073325
EMC 123/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.123/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

100 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025 ***que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.***

Altere-se o inciso III, **Bloco III**, do Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passará a vigorar com a seguinte redação:

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;
c) 2 (dois) representantes dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo **ampliar a representatividade dos trabalhadores** no âmbito do Bloco III, conforme disposto no Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, aprimorando o equilíbrio e a pluralidade no processo deliberativo sobre questões portuárias.

Ao substituir a alínea "c" do referido inciso, de 1 (um) para 2 (dois) representantes dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local, busca-se **reforçar a voz desses profissionais** nas decisões que impactam diretamente o funcionamento e a gestão dos portos públicos. A proposta também se alinha ao princípio da **participação democrática**, valorizando os setores que atuam no cotidiano da atividade portuária.

Tal medida se faz especialmente relevante diante dos desafios enfrentados pela mão de obra portuária, cuja complexidade exige maior representatividade no processo de governança das autoridades portuárias, contribuindo para decisões mais equilibradas, justas e efetivas.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD253366884100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253366884100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 15:33:40.967 - PL073325
EMC 124/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.124/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

42 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA *do Art.49, caput do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Emenda do Art. 49, caput que passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 48 desta Lei
deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente emenda de redação tem por objetivo corrigir erro formal de citação no texto do Art. 49, o qual, ao mencionar 'o contrato de concessão a que se refere o art. 49 desta Lei', apresenta um equívoco ao repetir a referência ao próprio artigo. A correção visa adequar a redação, eliminando a redundância e assegurando a clareza normativa, promovendo maior precisão jurídica e textual no dispositivo legal. Essa medida é fundamental para evitar interpretações ambíguas e garantir a coesão da norma, em consonância com os princípios de boa técnica legislativa.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD251399496700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251399496700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:34:49.323 - PL073325
EMC 125/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.125/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

43 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.51, II do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso II do Art. 51 que passa a vigorar com o seguinte teor:

II - ao modo, a forma e as condições para a exploração do porto privado ou da instalação portuária pela iniciativa privada, contemplando critérios, indicadores — com destaque para o indicador de acidentes do trabalho portuário —, fórmulas e parâmetros que estabeleçam a qualidade da atividade prestada, assegurando a adoção das melhores práticas de segurança e eficiência operacional.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do texto com inclusão do inciso II, com a adição de critérios, indicadores — especialmente o indicador de acidentes do trabalho portuário —, fórmulas e parâmetros que definam a qualidade das atividades prestadas, é justificada pela necessidade de aprimorar a segurança, a eficiência e a qualidade das operações realizadas nas instalações portuárias pela iniciativa privada

O setor portuário é reconhecido por sua complexidade e pelos altos níveis de risco envolvidos, conforme demonstram os indicadores de acidentes de trabalho frequentemente registrados. Assim, a previsão de mecanismos que possibilitem o monitoramento detalhado das condições operacionais e de segurança é fundamental para criar um ambiente de trabalho mais protegido e produtivo.

Além disso, o estabelecimento de tais critérios e indicadores promove maior transparência, permitindo a avaliação contínua das práticas e incentivando a adoção de melhorias. Essa diretriz contribui para o alinhamento com as melhores práticas internacionais, reforçando a competitividade dos portos brasileiros e garantindo que as atividades sejam realizadas de forma sustentável e eficiente, em especial, nos aspectos do ambiente e segurança do trabalho, alinhadas aos interesses econômicos e sociais do País.

CD258795829700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258795829700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:34:49.323 - PL073325
EMC 125/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.125/2025

CD258795829700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258795829700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:34:57.247 - PL073325
EMC 126/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.126/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

44 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.51, VI do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso VI do Art. 51 que passa a vigorar com o seguinte teor:

"VI - aos direitos, às garantias e às obrigações do contratante e do
contratado, em especial, quanto à pactuação, por este, de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos das categorias diferenciadas dos trabalhadores nos portos."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do texto do inciso VI, que trata dos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, com ênfase na pactuação de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos dos trabalhadores nos portos, é essencial para assegurar o equilíbrio nas relações de trabalho e a proteção dos interesses de todas as partes envolvidas.

O trabalho portuário, por sua natureza estratégica e essencial, exige condições claras e justas que resguardem tanto os direitos dos trabalhadores quanto a previsibilidade e segurança jurídica para os contratantes. A participação ativa dos sindicatos na pactuação de instrumentos normativos fortalece o diálogo social e promove a construção de condições de trabalho adequadas, respeitando as especificidades das atividades desenvolvidas nos portos.

Além disso, essa previsão normativa contribui para a redução de conflitos trabalhistas e para a harmonização das relações no setor, garantindo um ambiente mais produtivo, seguro e sustentável. Dessa forma, o inciso alinha-se às melhores práticas de governança trabalhista e aos objetivos de desenvolvimento do setor portuário.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD255516354500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255516354500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:34:57.247 - PL073325
EMC 126/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.126/2025

CD255516354500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255516354500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:35:10.277 - PL073325
EMC 127/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.127/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

45 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.78, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do Art. 78 que passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 78. Os investimentos realizados nos portos privados, bem como nos seus acessos aquaviários e terrestres, correrão por conta e risco exclusivo do autorizatário e independentemente de autorização da Antaq.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A previsão contida no Art. 78, que estabelece que os investimentos realizados nos portos privados, bem como nos acessos aquaviários e terrestres, correrão por conta e risco exclusivo do autorizatário e independem de autorização da Antaq, justifica-se pela necessidade de garantir maior autonomia e celeridade às operações do setor privado. Essa disposição reforça o princípio da livre iniciativa, promovendo um ambiente regulatório mais dinâmico e menos burocrático, capaz de atrair novos investimentos para o setor portuário.

Ao desonerar a intervenção estatal na aprovação desses investimentos, busca-se estimular a modernização da infraestrutura portuária e de seus acessos, criando condições favoráveis para o aumento da eficiência logística e a competitividade do setor. Contudo, a responsabilidade integral do autorizatário assegura que eventuais riscos financeiros e operacionais decorrentes dos investimentos sejam gerenciados diretamente por quem realiza as operações, preservando o equilíbrio entre os interesses públicos e privados.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD257004434500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257004434500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:35:19.670 - PL073325
EMC 128/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.128/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

46 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso I do Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22. Compete ao CAP:

[..]

I – ser ouvido obrigatoriamente e emitindo parecer vinculante sobre:

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do dispositivo que torna obrigatória a emissão de parecer vinculante pelo Conselho de Autoridade Portuária fundamenta-se no disposto no artigo 42 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Tal medida visa garantir maior inserção e vinculação dos Conselhos de Autoridade Portuária no processo decisório das Autoridades Portuárias, promovendo a efetiva contribuição desse órgão consultivo nas questões estratégicas e operacionais dos portos.

De acordo com o mencionado artigo, quando o parecer de um órgão consultivo for obrigatório, ele deverá ser emitido em um prazo razoável, a fim de não comprometer a tramitação dos processos. Além disso, a vinculação ao parecer estabelece maior segurança jurídica nas decisões administrativas, assegurando a harmonização entre os interesses regionais e as diretrizes das políticas públicas portuárias.

Dessa forma, o inciso proposto fortalece o papel do Conselho como ator central no planejamento e desenvolvimento das atividades portuárias, contribuindo para a legitimidade e transparência nas deliberações das Autoridades Portuárias. Sua implementação reforça o compromisso com a eficiência administrativa e com os princípios que regem a atuação da Administração Pública, como legalidade, publicidade e responsabilidade.

CD258416692900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258416692900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:35:19.670 - PL073325
EMC 128/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.128/2025

CD258416692900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258416692900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:35:28.577 - PL073325
EMC 129/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.129/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

47 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto da alínea d) do Inciso I do Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto da Alínea d, do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22. Compete ao CAP:
[..]

I – ...

d) a análise estratégica e o planejamento estratégico do porto com base nas suas vantagens competitivas;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do inciso "d" tem como objetivo aprimorar e fortalecer o papel consultivo do Conselho de Autoridade Portuária na análise estratégica e no planejamento estratégico do porto. Ao destacar a fundamentação nas vantagens competitivas, busca-se assegurar que as decisões relacionadas ao desenvolvimento e gestão do porto sejam alinhadas às especificidades e potencialidades regionais e locais, promovendo um uso eficiente dos recursos disponíveis.

Com a ampla expertise dos membros que integram o Conselho e o conhecimento aprofundado sobre a realidade portuária, essa contribuição torna-se indispensável para identificar oportunidades de crescimento, superar desafios e propor estratégias que potencializem a competitividade do porto no cenário nacional e internacional. Tal abordagem permite, ainda, o alinhamento das diretrizes portuárias com os princípios de sustentabilidade, eficiência operacional e desenvolvimento econômico integrado.

A emenda fortalece a relevância do Conselho no processo decisório, garantindo que o planejamento estratégico contemple não apenas as demandas atuais, mas também as projeções futuras, de forma a posicionar

CD258091114100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258091114100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

o porto como um elemento-chave no desenvolvimento socioeconômico da região e do país.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:35:28.577 - PL073325
EMC 129/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.129/2025

CD258091114100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258091114100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:35:49.593 - PL073325
EMC 130/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.130/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

48 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe acréscimo de Alínea ao texto do Inciso I do Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"Art. 22. Compete ao CAP:

I - ...

[...]

e) o processo de elaboração e atualização do Plano Mestre do porto ou do complexo portuário pelo Poder Concedente, assegurando que sua visão estratégica e as necessidades locais e/ou regionais sejam consideradas na formulação das diretrizes portuárias."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "e" busca reforçar o papel do Conselho de Autoridade Portuária como instância estratégica no processo de elaboração e atualização dos Planos Mestres dos portos, ao assegurar que sua visão especializada e seu profundo conhecimento sobre a comunidade portuária sejam devidamente integrados às diretrizes formuladas pelo Poder Concedente.

Composto por representantes da comunidade portuária, o Conselho possui informações privilegiadas e técnicas, fundamentais para projetar a demanda e a capacidade de atendimento das movimentações portuárias no horizonte do planejamento.

Além disso, o Conselho detém competência para avaliar as condições de acessos terrestres e aquaviários ao porto, bem como realizar análises estratégicas fundamentadas em critérios teóricos e práticos. Essa perspectiva abrangente e contextualizada permite que o Conselho contribua para a definição de diretrizes que promovam a inserção harmoniosa do porto e do complexo portuário, tanto local quanto regionalmente, no sistema portuário nacional.

A medida também fortalece a valorização das vantagens competitivas de cada porto, alinhando-se aos princípios de eficiência, sustentabilidade e

CD255912019500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255912019500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

desenvolvimento regional equilibrado. Dessa forma, a alínea em questão promove decisões mais acertadas e aderentes às realidades e potencialidades do setor portuário, aprimorando o planejamento estratégico nacional.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:35:49.593 - PL073325
EMC 130/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.130/2025

CD255912019500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255912019500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:35:59.203 - PL073325
EMC 131/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.131/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

49 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto da alínea b, do Inciso I, do Art.22 do PL 733/2025, que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto da Alínea b, do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22. Compete ao CAP:
[..]

I – ...

b) a revisão da poligonal que delimita a área do porto público, bem como o processo de elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, devendo assegurar que sejam considerados, de forma integrada, a visão estratégica do porto, as necessidades locais e/ou regionais, e a harmonização com o Plano Diretor do Município onde está localizado e com os princípios estabelecidos no Estatuto da Cidade.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A justificativa para a modificação do dispositivo "b" decorre da necessidade de promover uma integração efetiva entre o planejamento portuário e as políticas de desenvolvimento urbano e regional. A revisão da poligonal que delimita a área do porto público, assim como o processo de elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, deve considerar não apenas as necessidades operacionais e estratégicas do porto, mas também as demandas locais e regionais, garantindo um alinhamento harmonioso com o Plano Diretor do Município e com os princípios do Estatuto da Cidade.

Essa medida visa assegurar que o desenvolvimento das atividades portuárias seja realizado de maneira sustentável, contemplando as especificidades do território e respeitando a organização do espaço urbano. A harmonização com os instrumentos municipais de planejamento é essencial para evitar conflitos de uso e ocupação do solo, preservar a qualidade de vida das comunidades impactadas e assegurar que o porto desempenhe plenamente seu papel como motor de desenvolvimento econômico e social.

CD250097504800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250097504800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Ao incluir essa previsão, busca-se ainda fortalecer a legitimidade e a efetividade das políticas públicas portuárias, ao integrar as visões estratégica, local e regional no processo decisório, promovendo um ambiente colaborativo entre as diferentes esferas de governança e ampliando a eficiência e a competitividade do complexo portuário.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:35:59.203 - PL073325
EMC 131/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.131/2025

CD250097504800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250097504800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:36:09.813 - PL073325
EMC 132/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.132/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

50 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe acréscimo de §1º ao Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"Art. 22. Compete ao CAP:

[...]

§ 1º No processo de composição dos membros da diretoria da Autoridade Portuária, disposto no inciso II deste artigo, compete também ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP) deliberar sobre moções de desconfiança dos membros da diretoria, assegurando o direito à ampla defesa e ao contraditório, com a devida fundamentação das razões apresentadas e a recomendação de medidas cabíveis para análise e decisão colegiada do Conselho de Administração.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do § 1º tem como objetivo consolidar o papel do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) como instância essencial na análise e recomendação sobre a idoneidade e competência dos indicados à diretoria da Autoridade Portuária. Ao prever que o CAP delibere sobre moções de desconfiança, o dispositivo fortalece a governança e a transparência no processo de indicação e de gestão da Autoridade Portuária, assegurando uma avaliação técnica e fundamentada.

A exigência de que as deliberações sejam acompanhadas de ampla defesa e contraditório está em perfeita consonância com os princípios constitucionais do devido processo legal, garantindo que os indicados, bem como os que estão no exercício da função, tenham a oportunidade de responder adequadamente às questões levantadas. Tal medida promove um ambiente mais justo, equilibrado e respeitoso no âmbito administrativo.

Ademais, ao direcionar o parecer fundamentado ao Conselho de Administração, o § 1º assegura a integração das instâncias colegiadas no processo decisório, promovendo a análise e a tomada de decisão de forma colegiada, embasada e legítima. Esse procedimento não apenas reforça a credibilidade das indicações, como também assegura maior alinhamento com as estratégias e políticas institucionais para o setor portuário.

CD250452934600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250452934600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Dessa forma, o § 1º contribui para a transparência, eficiência e democracia na gestão portuária, harmonizando os interesses institucionais com os valores da boa governança pública.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:36:09.813 - PL073325
EMC 132/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.132/2025

CD250452934600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250452934600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:36:19.080 - PL073325
EMC 133/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.133/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

51 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto alterando o tempo de designação e SUPRIMINDO a expressão "...sem possibilidade de recondução." do §5º do Art.21 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir a expressão "...sem possibilidade de recondução.", alterando o tempo de designação expressas no §5º do Art. 21, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

§ 5º Os membros do CAP serão designados pela autoridade portuária local para um mandato de 3 (três) anos, permitida a recondução.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A previsão de que os membros do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) sejam designados para um mandato de 3 (três) anos busca promover uma maior coerência entre os ciclos de gestão da autoridade portuária e os ciclos eleitorais do governo federal. Essa sincronização fortalece a integração das políticas públicas portuárias com as diretrizes nacionais, garantindo alinhamento estratégico e maior efetividade na implementação das ações previstas.

Além disso, o prazo de três anos permite que os conselheiros adquiram um conhecimento aprofundado sobre os temas do setor portuário e desenvolvam a expertise necessária para contribuir de forma significativa na formulação e análise de diretrizes para o desenvolvimento e a gestão portuária. Um mandato nesse período oferece tempo suficiente para a maturação das discussões, a compreensão das complexidades do setor e a proposição de soluções embasadas.

Contudo, a impossibilidade de recondução pode gerar uma perda relevante de conhecimento acumulado pelos conselheiros que deixam o cargo, prejudicando a continuidade e a eficiência dos trabalhos realizados. Tal situação pode resultar em lacunas de experiência e visão estratégica,

CD254921880100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254921880100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

especialmente em um setor que exige alto nível técnico e alinhamento com as políticas públicas e os interesses locais e regionais.
Portanto, o § 5º busca equilibrar a necessidade de renovação e integração com a preservação do conhecimento institucional, fortalecendo o papel estratégico do CAP no setor portuário.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:36:19.080 - PL073325
EMC 133/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.133/2025

CD254921880100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254921880100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:36:27.267 - PL073325
EMC 134/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.134/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

52 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe acréscimo de §2º ao Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"Art. 22. Compete ao CAP:

[...]

§ 2º Fica constituído no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária, o Comitê Gestor responsável pelo acompanhamento e monitoramento da implementação, revisão e atualização do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, com as seguintes atribuições:

a) assegurar a integração entre os agentes envolvidos;
b) analisar a compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto;
c) propor ajustes e aprimoramentos, quando necessário; e,
d) promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e os princípios do desenvolvimento sustentável.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A constituição do Comitê Gestor no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) visa fortalecer a governança e a eficiência na gestão do planejamento portuário, promovendo um acompanhamento estruturado e contínuo do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. Ao estabelecer atribuições claras e objetivas, o dispositivo assegura que o processo de planejamento e revisão dessas diretrizes seja fundamentado em uma abordagem colaborativa, técnica e estratégica.

A atribuição de assegurar a integração entre os agentes envolvidos (alínea "a") reforça a importância de consolidar uma visão compartilhada entre os diversos stakeholders do setor portuário, promovendo maior alinhamento e coesão na implementação das políticas públicas. Já a análise da compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto (alínea "b") contribui para que as ações sejam direcionadas ao fortalecimento da competitividade e eficiência do porto, atendendo às demandas regionais e nacionais.

A possibilidade de propor ajustes e aprimoramentos (alínea "c") confere ao Comitê Gestor flexibilidade e agilidade para adaptar as diretrizes às

CD256597510600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256597510600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:36:27.267 - PL073325
EMC 134/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.134/2025

mudanças e desafios do setor, garantindo a aderência aos princípios de planejamento sustentável e estratégico. Além disso, ao promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e com os princípios do desenvolvimento sustentável (alínea "d"), o dispositivo reforça o compromisso com a sustentabilidade, a inclusão social e o equilíbrio no desenvolvimento socioeconômico.

Com essas disposições, o § 2º contribui significativamente para a integração e o fortalecimento do papel do CAP no planejamento e na gestão das atividades portuárias, promovendo maior legitimidade, eficiência e transparência nos processos decisórios.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD256597510600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256597510600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:20.093 - PLO73325
EMC 135/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.135/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

99 - EMENDA MODIFICATIVA E SUPRESSIVA DO PROJETO DE LEI 733/2025 ***que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.***

Altere-se o § 3º do Art. 19 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passará a vigorar com a seguinte redação:

> **"§ 3º** A indicação do representante das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput deste artigo será feita pelos integrantes dos respectivos blocos do Conselho de Autoridade Portuária.
>
> **Suprimam-se** os

~~§ 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.~~

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como escopo **fortalecer a representatividade equitativa** das classes empresarial e trabalhadora no processo de indicação ao conselho da autoridade portuária, ao mesmo tempo em que promove maior objetividade, transparência e eficiência no método de escolha desses representantes.

Ao centralizar a responsabilidade de indicação no Conselho de Autoridade Portuária, conforme proposto no novo § 3º, a medida evita sobreposições burocráticas e disputas político-administrativas, garantindo que os representantes de ambas as classes sejam designados com base em critérios técnico-institucionais, respeitando as especificidades da operação portuária.

A supressão dos §§ 1º e 2º se justifica pela necessidade de **simplificar o processo eleitoral** mencionado, que, embora bem-intencionado, pode incorrer em custos operacionais, questionamentos jurídicos e instabilidade de governança. Ao retirar tais dispositivos, promove-se uma **melhor governança portuária**, mais aderente à realidade das autoridades portuárias e à prática de outros modelos exitosos, nacionais e internacionais.

CD256206884400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256206884400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

A proposta também guarda consonância com o princípio da impessoalidade e da economicidade na gestão pública, ao evitar encargos adicionais às empresas públicas e sociedades de economia mista, sem prejuízo da participação dos trabalhadores, que permanece assegurada por esta emenda.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 17:42:20.093 - PL073325
EMC 135/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.135/2025

CD256206884400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256206884400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:16.440 - PL073325
EMC 136/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.136/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro
(PL 733/2025)
98 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso III do Art.100 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências incluindo a atividade de Amarradores de Navios.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso III no Art.10O.

O art. 100.....:

III - (...) e Amarradores de navios.

J U S T I F I C A T I V A

A presente Emenda Modificativa ao inciso III do Artigo 100 do Projeto de Lei nº 733/2025 visa incluir a atividade de amarração e desatracação de navios no rol das tarefas desempenhadas pelos trabalhadores portuários nos portos de uso público, bem como nos de uso privado, especificamente ao lado das categorias de estiva, capatazia e conferência de carga.

A justificativa para esta inclusão reside nos seguintes pontos:

1. ***Natureza Essencial e Especializada da Atividade***: O início da operação de uma embarcação se dá logo após a sua amarração ao cais de um determinado porto e, seu término, com a soltura dos cabos de amarração sendo, inclusive, eventos para a aferição do tempo operacional de navios nos portos. Há uma enorme lacuna jurídica e, o momento de se corrigir pois, atualmente, não ser expresso em Lei a amarração de navios como trabalho portuário, vindo o presente Projeto de Lei adequar-se à realidade das operações portuárias, deixando expresso que os serviços de amarração e soltura dos cabos para a atracação e desatracação de navios são atividades cruciais e especializadas para o funcionamento de todo e qualquer espécie de porto. Tais serviços são explicitamente reconhecidos como serviços de apoio portuário, conforme bem podemos observar nos mais diversos Regulamentos de Exploração dos Portos (REP);

CD257655711400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257655711400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:16.440 - PLO73325
EMC 136/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.136/2025

2. ***Existência de Mão de Obra Especializada:*** O Regulamento de Exploração dos Portos (REP), documento fundamental que norteia as operações nos portos de uso público (Art.26, § Único, Lei nº 12.815/2013), e que foi elaborado conforme diretrizes estabelecidas na Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme bem podemos observar no item 8,2

> *8.2* ***Utilização das instalações de acostagem e atracação*** *– Descrição das instalações de atracação e acostagem. – Sistemas de defensas e de cabeços de amarração, suas características técnicas e capacidade de carga. Certificações, quando aplicável. Apetrechos (escadas de marinheiro, arganéis, etc.), tomadas d'água, de combustíveis, de fornecimento de energia elétrica a navios e instalações terrestres. – Eventuais restrições ao uso de propulsores laterais. –* ***Condições específicas de utilização das instalações de atracação e acostagem, formas de requisição de uso e de remuneração, quando aplicável****. Identificação de impressos e formulários eletrônicos utilizados.*

Assim, as atividades de amarração e desamarração de navios/embarcações, dentro da área do porto, são realizadas por trabalhadores habilitados à execução e, portanto, demonstrando a existência consolidada de uma **categoria profissional distinta e essencial para essas operações.**

3. Requisitos de Qualificação e Segurança: A atividade de amarração e desamarração quando da desatracação da embarcação exige formação adequada à sua execução, com treinamento e capacitação específica. Como bem podemos observar no procedimento do SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADO dos Portos do Paraná, Norma de Código: PO-APPA-SGI-020[1], reforçando o caráter técnico e de segurança intrínseco à função, justificando sua categorização como trabalho portuário.

Além disso, as empresas que realizam esses serviços precisam ser credenciadas junto à Autoridade Portuária e atender a rigorosos requisitos de segurança, conforme podemos observar ***in verbis:***

> *5.5.1.* ***As empresas credenciadas devem garantir que os trabalhadores, próprios ou terceirizados, recebam treinamento sobre utilização, guarda e conservação de EPI's a ser elaborado e realizado pela empresa credenciada****, bem como garantir que utilizem os equipamentos de proteção individual mínimos durante os serviços*
>
> ***5.8.3.*** *Todos os trabalhadores das empresas de amarração, desamarração e puxada de navios, que executem essas*

[1] https://www.portosdoparana.pr.gov.br/sites/portos/arquivos_restritos/files/documento/2025-07/po-appa-sgi-020_seguranca_na_amarracao_desamarracao_e_puxada_de_navios_rev_06.pdf

CD257655711400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257655711400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:16.440 - PL073325
EMC 136/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.136/2025

*atividades, deverão ser capacitados para Marítimos ou **função inerente às suas atividades**, conforme estabelecido pela Norma da Autoridade Marítima para Aquaviários - NORMAM – 13/DPC.*

Importante ressaltar para o Regulamento de Exploração do Porto da Vports[2], concessionária portuária privada, por entender a extrema necessidade de qualificação destes profissionais, estabeleceu em seu item 15.3.4 a EXCLUSIVIDADE destes para o exercício das atividades de atracação e desatracação de embarcações.

> ***15.3.4.** A amarração e desamarração de navios/embarcações dentro do porto organizado, será **realizada por mão de obra especializada**, a ser **executada exclusivamente por amarradores e desatracadores de navios.***

4. ***Inconsistência Conceitual e Operacional***: A exclusão da amarração e desamarração do conceito de trabalho portuário pode gerar inconsistências regulatórias, dado que a sua execução é vital para a movimentação de mercadorias e embarcações. A manutenção de uma equipe mínima de segurança a ser estabelecida em instrumento coletivo do trabalho, com comunicação constante entre a equipe de terra e o prático, evidencia a complexidade e a importância operacional que a atividade possui dentro do porto.

5. Portanto, a inclusão da atividade de amarração e desamarração de navios no Artigo 100, inciso III, do PL 733/2025, junto com as demais categorias de trabalhadores portuários avulsos (estiva, capatazia, conferência, bloco), assegura o reconhecimento formal de uma função vital e especializada, alinhando a legislação proposta com a realidade operacional e regulatória já existente nos portos brasileiros, conforme os preceitos da Portaria nº 245/2013 da SEP e os procedimentos de segurança em vigor.

6. A natureza especializada, os rigorosos requisitos de qualificação e segurança, a estrutura de equipe organizada e a essencialidade para a movimentação de embarcações tornam a amarração e desamarração uma atividade intrinsecamente ligada à operação portuária, justificando seu reconhecimento formal como tal.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

[2] https://vports.com.br/wp-content/uploads/2023/07/Regulamento-de-Exploracao-ao-Porto.pdf

CD257655711400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257655711400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:12.627 - PL073325
EMC 137/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.137/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

97 - EMENDA MODIFITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o texto do incisos XVIII do Art.49, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o inciso XVIII do Art.49 que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 48 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:

[...]

XVIII - à certificação em relação ao comprometimento com práticas
sustentáveis de responsabilidade social e responsáveis em relação ao meio ambiente, segurança, saúde e segurança no trabalho e boas práticas de governança corporativa;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação proposta ao inciso XVIII do Art. 49 visa aprofundar o compromisso dos contratos de concessão com a promoção de práticas sustentáveis e de responsabilidade social que incluam, de maneira efetiva, a defesa dos direitos fundamentais dos trabalhadores, com ênfase especial na proteção do direito à maternidade.

Ao exigir a certificação que comprove o comprometimento com ações voltadas ao meio ambiente, à segurança, à saúde e à promoção de boas práticas de governança corporativa, como por exemplo o alinhamento com padrões internacionais que orientam a adoção de sistemas de gestão integrados, como a norma ISO 45001, que estabelece os requisitos para um Sistema de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho (SGSST), e a norma da série NBR ISO 26001. o dispositivo reforça, em especial, a necessidade de um ambiente de trabalho que respeite e valorize a dignidade das trabalhadoras, especialmente no que se refere à maternidade.

CD251528238900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251528238900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:12.627 - PL073325
EMC 137/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.137/2025

Nesse contexto, a modificação não apenas reafirma a importância das práticas sustentáveis do ponto de vista ambiental e corporativo, mas também amplia seu escopo para incluir a criação de condições laborais protetivas. Essa abordagem integradora reconhece que a promoção da responsabilidade social deve abarcar todos os aspectos do ambiente de trabalho, garantindo, entre outras medidas, a oferta de infraestrutura adequada para a proteção da maternidade como, por exemplo, a construção de locais destinados à guarda dos filhos das trabalhadoras durante o período da amamentação que deverão possuir, no mínimo, um berçário, uma saleta de amamentação, uma cozinha dietética e uma instalação sanitária segregados da área de risco.

Essa infraestrutura é essencial para proporcionar condições seguras e favoráveis que permitam a conciliação das atividades laborais com as necessidades específicas das mulheres em período materno, como espaços destinados à amamentação, pausas adequadas e demais adaptações necessárias para preservar a saúde e o bem-estar.

Ao incorporar esse compromisso contratual, o legislador busca incentivar os concessionários a adotarem uma postura proativa, não apenas cumprindo obrigações mínimas, mas investindo na criação de um ambiente de trabalho que efetivamente proteja e sustente o direito à maternidade. A certificação, portanto, torna-se uma ferramenta estratégica para assegurar que as políticas de segurança, saúde e governança corporativa se alinhem com práticas de responsabilidade social que promovam valores humanos essenciais, refletindo uma gestão que prioriza o bem-estar integral das trabalhadoras.

Desta forma, a modificação reforça a ideia de que a sustentabilidade corporativa passa também pela garantia de condições laborais justas e protetivas, contribuindo para a construção de um modelo de gestão que une eficiência operacional a um compromisso real com os direitos humanos, em especial o direito à maternidade. Essa mudança, portanto, representa um avanço significativo na consolidação de uma cultura de governança que coloca a proteção e a promoção da qualidade de vida no centro das relações de trabalho.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD251528238900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251528238900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:08.890 - PL073325
EMC 138/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.138/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

96 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o §2º do texto do Art.11, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o §2º do Art.11, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§ 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, quando necessária à instrução do processo, consultar outros órgãos ou entidades administrativas isoladamente ou em reunião conjunta, com a participação de titulares ou representantes dos órgãos competentes, lavrando-se a respectiva ata, a ser juntada aos autos no prazo máximo de 90 (noventa) dias.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Conforme o Art. 35 da Lei nº 9.784/1999, que disciplina o processo administrativo na administração federal, os atos praticados devem observar os princípios da eficiência, da razoabilidade e da segurança jurídica. O emprego da palavra "consultar" traz um caráter meramente facultativo ou orientador, fragilizando a atuação do órgão de defesa da concorrência (Cade) frente à ANTAQ, pois não impõe, de forma obrigatória, a integração dos demais entes ou órgãos competentes à instrução do processo.

A supressão desse termo e sua substituição por uma previsão que determine a realização, quando necessária para a instrução processual, de audiência conjunta – com a participação efetiva dos titulares ou de seus representantes e a lavratura de ata a ser juntada aos autos em prazo máximo de 90 dias – visam:

1. Fortalecer a Efetividade do Procedimento: A adoção de uma reunião conjunta torna obrigatória a participação dos órgãos e entidades envolvidos, eliminando a ambiguidade inerente à simples "consulta" e garantindo que todos os elementos probatórios e técnicos sejam colhidos de forma integrada.

CD256277134700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256277134700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:08.890 - PL073325
EMC 138/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.138/2025

2. Assegurar a Segurança Jurídica: Ao substituir o procedimento consultivo por um mecanismo vinculante, reafirma-se o cumprimento rigoroso dos trâmites administrativos, conforme o preceito do Art. 35 da Lei nº 9.784/1999, proporcionando maior transparência e consistência aos atos praticados pelo Cade.

3. Evitar Atrasos e Incertezas na Instrução do Processo: A obrigatoriedade de audiência conjunta, com a respectiva lavratura de ata em prazo determinado, impede que o processo fique sujeito à mera deliberação eventual de outros órgãos, o que pode comprometer a celeridade e a eficácia da tomada de decisão.

4. Reforçar a Autonomia do Cade: A alteração reforça o posicionamento do Cade como órgão de defesa da concorrência, conferindo-lhe prerrogativas que transcendam a mera orientação consultiva, de forma a garantir que sua atuação não seja prejudicada por entraves procedimentais que possam desviar o caráter decisório e integrador do processo.

Dessa forma, a supressão da palavra "consultar" e sua substituição pelo procedimento de audiência conjunta, com a devida formalização e prazo fixo para a juntada da ata aos autos, demonstram-se medidas indispensáveis para o aprimoramento e fortalecimento do sistema administrativo aplicado ao controle do exercício abusivo nos serviços portuários.

.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD256277134700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256277134700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:05.280 - PL073325
EMC 139/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.139/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

95 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe ADITAR o Inciso VI ao texto Art.22, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar o inciso VI ao texto do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VI – Deliberar sobre voto de desconfiança de diretor da Autoridade Portuária quando evidenciados indícios e fundamentadas razões que indiquem incompatibilidade de conduta ou desempenho com os interesses estratégicos e administrativos da instituição, cuja proposição deve ser motivada por relatório circunstanciado dos fatos e das razões que justificam a medida, demonstrando indícios de descumprimento dos deveres inerentes ao cargo, garantido o exercício do contraditório e da ampla defesa."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do inciso "VII" visa consolidar os mecanismos de controle e a transparência na Administração da Autoridade Portuária, reforçando os princípios de boa governança e responsabilização dos gestores. Ao facultar a deliberação sobre o voto de desconfiança do Diretor da Autoridade Portuária, quando existentes indícios e fundamentadas razões que indiquem incompatibilidade de conduta ou desempenho com os interesses estratégicos e administrativos da Instituição, assegura-se que a gestão executiva permaneça alinhada com os objetivos institucionais e que qualquer desvio de conduta ou ineficiência seja prontamente identificado e corrigido.

Esta medida confere ao órgão deliberativo a prerrogativa de avaliar e, quando necessário, tomar providências em situações de possível inadequação do desempenho do Diretor, garantindo que a continuidade administrativa esteja subordinada a padrões de excelência, transparência e eficiência. Assim, o voto de desconfiança atua como um instrumento de verificação e, subsidiariamente, como um mecanismo corretivo, que reflete a confiança e o rigor na condução das políticas e operações da Autoridade Portuária.

CD250330331900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250330331900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:42:05.280 - PLO73325
EMC 139/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.139/2025

Além disso, tal dispositivo reforça a responsabilidade dos dirigentes, estabelecendo que sua permanência no comando depende não só dos resultados operacionais, mas também de uma conduta compatível com os interesses estratégicos e a boa gestão administrativa da Instituição. Dessa forma, o inciso "VII" não só contribui para a proteção do patrimônio público e a consolidação de um ambiente de gestão ética, mas também promove a confiança dos usuários e demais stakeholders na governança da Autoridade Portuária.

A aplicação deste dispositivo assegura, portanto, a integridade do processo decisório e o respeito às melhores práticas de administração pública, configurando-se como uma ferramenta essencial para o aprimoramento contínuo da gestão e para o fortalecimento institucional.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD250330331900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250330331900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:58.953 - PL073325
EMC 140/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.140/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

94 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto Art.21, caput, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do Art.21, caput que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A supressão da expressão "do porto público" do caput do Art. 21 é medida necessária para garantir a coerência e a clareza do ordenamento jurídico, evitando contradições interpretativas com o Art. 20 e seu §1º. Conforme o Art. 20, "será instituído, em cada porto público, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP)", definindo de forma abrangente a criação do CAP em cada unidade portuária pública. Já o §1º esclarece que, quando o porto público integrar um complexo portuário, o CAP pertencerá ao complexo, o que evidencia a sistemática de organização aplicável a diferentes configurações administrativas.

A manutenção da expressão "do porto público" no Art. 21 cria uma redundância desnecessária e pode gerar ambiguidades quanto à abrangência e à competência do CAP. Isso ocorreria se a instituição fosse indevidamente concebida como exclusiva de um porto isolado, desconsiderando a possibilidade da integração deste em um complexo portuário, conforme previsto no §1º do Art. 20.

Portanto, a supressão dessa expressão resulta em um texto legislativo mais coeso e tecnicamente adequado, harmonizando as disposições normativas e assegurando que o CAP seja instituído de modo uniforme, independentemente de o porto público estar isolado ou inserido em um complexo portuário. Essa medida contribui para a melhor técnica legislativa, promovendo segurança jurídica e evitando interpretações conflitantes.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD259664733800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259664733800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:55.060 - PL073325
EMC 141/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.141/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

93 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR a alínea "f)" do Inciso IV do Art.21 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir a alínea "f" do Inciso IV do Art. 21 do PL 733/2025

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

[...]

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

[...]

~~*f) 1 (um) representante da praticagem.*~~

JUSTIFICATIVA

A retirada da representação da praticagem como parte do Bloco IV dos usuários dos serviços portuários no Conselho de Autoridade Portuária (CAP) fundamenta-se na natureza da atividade desempenhada pelos práticos e sua regulamentação específica. A praticagem consiste em um serviço essencial de orientação e manobra das embarcações realizado por profissionais especializados, enquadrando-se como uma atividade profissional de aquaviário, conforme disposto na Lei nº 9.537/1997, em seus arts. 2º, *II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional*; e *XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;*

Dessa forma, os práticos não se caracterizam como usuários do porto, mas sim como trabalhadores aquaviários que prestam um serviço técnico às embarcações, garantindo segurança na navegação e na atracação nos portos brasileiros. Esse entendimento sustenta a exclusão de sua representação no bloco destinado aos usuários, uma vez que a participação no CAP deve refletir os interesses daqueles que contratam e utilizam diretamente os serviços portuários, como armadores, operadores portuários e demais entidades afins.

CD257758759600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257758759600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:55.060 - PLO73325
EMC 141/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.141/2025

Além disso, a supressão reforça a adequação da composição do CAP às categorias corretamente identificadas como usuárias dos serviços portuários, evitando interpretações equivocadas sobre a função da praticagem dentro desse contexto. Os práticos possuem um papel essencial na segurança da navegação, mas sua atuação é regulada separadamente e não se encaixa na definição de usuário do porto.

Portanto, a revisão do Art. 21, suprimindo a representação da praticagem no bloco dos usuários, busca garantir maior coerência na estrutura do CAP e na representatividade de seus membros, alinhando-se aos princípios de regulação profissional e às normas estabelecidas para a atividade portuária.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD257758759600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257758759600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:49.843 - PL073325
EMC 142/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.142/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

92 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe ADITAR inciso V no Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar inciso V no Art.22, que passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 22. Compete ao CAP:
[...]

V – Constituir Comitê Gestor, no plano local e/ou regional, da execução da Política de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Ambiental Portuária e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos.

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso VI no dispositivo normativo tem como objetivo central a **constituição de Comitês Gestores** no plano local e/ou regional para a execução de políticas fundamentais relacionadas à educação profissional, infraestrutura portuária, sustentabilidade ambiental e segurança da informação nos portos. Esses comitês desempenham um papel estratégico na governança e na articulação interinstitucional, garantindo a implementação eficaz das diretrizes previstas.

A justificativa para essa medida se sustenta nos seguintes pontos:

1. Gestão Integrada da Educação Profissional e Tecnológica
O setor portuário demanda trabalhadores altamente qualificados, e a educação profissional e tecnológica é essencial para garantir competitividade e eficiência operacional. A criação de um comitê gestor assegura que a política de qualificação seja adaptada às necessidades locais e regionais, promovendo itinerários formativos alinhados às exigências do mercado.

2. Acompanhamento da Execução do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária
A dragagem é um elemento crucial para a infraestrutura dos portos e hidrovias, garantindo a manutenção da profundidade e acessibilidade para operações logísticas. A presença de um comitê gestor regional fortalece o

CD254668285100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254668285100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:49.843 - PLO73325
EMC 142/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.142/2025

acompanhamento das intervenções, assegurando a aplicação eficiente dos recursos e a execução dentro dos padrões técnicos exigidos.

3. Fortalecimento da Política Ambiental Portuária
Os impactos ambientais das atividades portuárias exigem uma governança robusta para garantir sustentabilidade. A criação de um comitê gestor permite ações coordenadas para implementar medidas de mitigação, promover boas práticas ambientais e garantir conformidade com legislações ambientais em nível local e regional.

4. Segurança da Informação nos Portos
Com o avanço da digitalização das operações portuárias, a **Política Nacional de Segurança da Informação** se torna um fator estratégico na proteção de dados, sistemas e processos sensíveis. A atuação do comitê gestor assegura que medidas de segurança cibernética sejam implementadas adequadamente, protegendo infraestruturas críticas contra vulnerabilidades tecnológicas.

5. Articulação de Esforços Locais e Regionais
A descentralização da gestão por meio dos comitês locais e regionais fortalece a governança participativa, permitindo que as decisões sejam tomadas de forma mais ágil e ajustadas às demandas específicas de cada região portuária. Essa articulação promove maior eficiência na implementação das políticas públicas e no monitoramento de seus impactos.

Dessa forma, a constituição do Comitê Gestor no plano local e regional assegura uma abordagem coordenada e eficaz na execução das políticas mencionadas, fortalecendo a gestão portuária, garantindo melhores condições de trabalho e impulsionando o desenvolvimento sustentável do setor.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD254668285100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254668285100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:45.000 - PL073325
EMC 143/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.143/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

91 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "i)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "i)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

III - propor:

[...]

i) alterações nas políticas aplicáveis local e/ou regionalmente do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; da Política Ambiental Portuária e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "i)" – que atribui ao Conselho de Autoridade Portuária a prerrogativa de propor alterações nas políticas aplicáveis local e/ou regionalmente do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; da Política Ambiental Portuária; e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos – fundamenta-se na necessidade de ampliar e aprofundar a participação dos órgãos consultivos na definição e aprimoramento das diretrizes estratégicas que regem o setor portuário.

Essa medida visa responder ao dinamismo e às transformações que impactam o ambiente portuário, promovendo a atualização contínua das políticas que, por sua natureza, devem acompanhar as inovações tecnológicas, as mudanças nas demandas do mercado e a evolução dos desafios ambientais e de segurança. Ao facultar que o Conselho proponha alterações nesses instrumentos normativos, garante-se a incorporação de práticas inovadoras e o alinhamento das diretrizes locais e regionais com a

CD258254995600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258254995600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:45.000 - PLO73325
EMC 143/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.143/2025

estratégia nacional, fortalecendo a competitividade e a sustentabilidade do setor.

Ademais, a inclusão desse aditamento reforça o compromisso com os princípios da transparência e da governança participativa, permitindo que os diversos stakeholders – que atuam na operação, na educação, na gestão ambiental e na segurança digital dos portos – contribuam para a construção de uma política setorial robusta e adaptada às realidades específicas de cada região. Essa integração de competências e saberes é essencial para que os portos se modernizem e se adequem a um cenário global em constante evolução.

Por fim, o aditamento da alínea "i)" representa um avanço na articulação entre as esferas de gestão e execução das políticas públicas portuárias, demonstrando o compromisso com a melhoria contínua dos processos e a construção de um ambiente operacional seguro, eficiente e sustentável.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD258254995600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258254995600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:39.437 - PL073325
EMC 144/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.144/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

90 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "j)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "j)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

j) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "j)" – que prevê que o Conselho de Autoridade Portuária seja ouvido a respeito da elaboração e execução, no plano local e/ ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos – fundamenta-se na essencial necessidade de aliar o desenvolvimento do setor portuário às melhores práticas internacionais de gestão de saúde e segurança ocupacional. Em particular, a adoção dos princípios estabelecidos pela ISO 45001 – norma internacional para sistemas de gestão de saúde e segurança ocupacional – assegura a implementação de controles rigorosos, a mitigação de riscos e a promoção de um ambiente de trabalho mais seguro e saudável para os trabalhadores.

A ISO 45001 enfatiza a importância de um sistema de gestão que integre a participação ativa dos colaboradores, a liderança comprometida e a melhoria contínua, propiciando a identificação preemptiva de riscos e a implementação de medidas preventivas eficazes. Ao orientar a Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional dos Portos segundo tais diretrizes, garante-se que as práticas de segurança e prevenção estejam em consonância com os padrões internacionais, promovendo não somente a

CD254924309500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254924309500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:39.437 - PL073325
EMC 144/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.144/2025

proteção dos trabalhadores, mas também a eficiência operacional e a resiliência do setor portuário.

Ademais, a participação do Conselho de Autoridade Portuária nesse processo reafirma o compromisso com a transparência, o diálogo e a responsabilidade na definição e execução das políticas setoriais. Essa medida fortalece a governança e contribui para a formação de uma cultura organizacional orientada para a segurança, fatores decisivos para a prevenção de acidentes e para a melhoria contínua dos ambientes de trabalho.

Em síntese, o aditamento da alínea "j)" reflete a integração de diretrizes reconhecidas internacionalmente com os interesses estratégicos no âmbito portuário, evidenciando o compromisso com a excelência na gestão de saúde e segurança ocupacional, conforme estabelecido pela ISO 45001.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD254924309500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254924309500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:34.250 - PL073325
EMC 145/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.145/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

89 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "g)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "g)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

g) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Ambiental Portuária;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "g)" – que prevê a elaboração e execução, no âmbito local e/ou regional, da Política Ambiental Portuária – justifica-se pela necessidade de integrar, de forma ampla e sistemática, os instrumentos de gestão ambiental aos processos decisórios do setor portuário. Esta medida reconhece o papel estratégico do Conselho de Autoridade Portuária na definição de diretrizes que permitam um gerenciamento eficaz dos impactos ambientais decorrentes das atividades portuárias.

Os portos, por sua natureza complexa e multifacetada, possuem a obrigação de elaborar inventários de Aspectos Ambientais Significativos, os quais são instrumentos essenciais para identificar, quantificar e priorizar as fontes de impacto ambiental. Tais inventários constituem a base para a implementação de ações mitigadoras e corretivas, bem como para o aprimoramento contínuo dos sistemas de gestão ambiental. Assim, permitir que o Conselho se manifeste sobre a Política Ambiental Portuária fortalece a interação entre os setores operacionais, técnicos e de planejamento, garantindo que as medidas adotadas reflitam as reais necessidades e desafios ambientais do setor.

CD257088872500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257088872500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:34.250 - PLO73325
EMC 145/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.145/2025

Ademais, a participação do Conselho em todas as fases – desde a concepção até a execução – da Política Ambiental Portuária promove sinergia entre os interesses estratégicos do setor e o compromisso institucional com a sustentabilidade. Essa integração não só aprimora o monitoramento dos impactos ambientais, mas também assegura maior transparência, previsibilidade e governança, condições fundamentais para o desenvolvimento sustentável da atividade portuária.

Em síntese, o aditamento da alínea "g)" fortalece o princípio da participação democrática e do diálogo entre os diversos stakeholders, alinhando as práticas portuárias com as exigências ambientais contemporâneas e reforçando a importância dos instrumentos de gestão ambiental, como os inventários de Aspectos Ambientais Significativos.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD257088872500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257088872500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:41:27.420 - PL073325
EMC 146/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.146/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

88 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "h)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "h)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

h) a apresentação das demonstrações financeiras dos portos públicos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "h)" – que estabelece a apresentação das demonstrações financeiras dos portos públicos – fundamenta-se na necessidade de reforçar os princípios da transparência e da accountability na gestão dos portos. Essa medida visa assegurar que a administração portuária se conduza com o mais elevado grau de clareza na divulgação de suas informações financeiras, permitindo o acompanhamento efetivo por parte dos órgãos de controle, dos usuários do serviço e da sociedade.

Ao garantir o acesso sistemático e periódico às demonstrações financeiras, fomenta-se uma cultura de prestação de contas que contribui para a identificação precoce de eventuais inconsistências e para o aprimoramento dos mecanismos internos de controle. Essa transparência fortalece a confiança dos stakeholders e viabiliza a implementação de políticas públicas mais eficazes, refletindo, assim, o compromisso dos portos públicos com a boa governança e com a integridade na administração dos recursos.

Em síntese, o aditamento da alínea "h)" promove a eficiência administrativa e o controle social, integrando os valores democráticos e contribuindo para o desenvolvimento sustentável do setor portuário, por meio do rigor no monitoramento e na divulgação dos dados financeiros. Essa iniciativa representa, portanto, um avanço

CD256223525600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256223525600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

significativo na gestão dos portos públicos e no fortalecimento dos mecanismos de accountability.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 17:41:27.420 - PL073325
EMC 146/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.146/2025

CD256223525600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256223525600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:10:21.230 - PLO73325
EMC 147/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.147/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

87 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "f)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "f)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

f) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "f)" – que estabelece a necessidade de o Conselho de Autoridade Portuária ser ouvido acerca da elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos – fundamenta-se no papel estratégico deste Conselho em representar e articular as diversas dimensões de interesse do setor portuário.

A experiência acumulada e a visão integrada do Conselho sobre os temas portuários revelam a importância de se promover uma sinergia efetiva entre o porto e as instituições de ensino e pesquisa. Dessa forma, a participação do Conselho no debate sobre políticas educacionais e tecnológicas garante que os programas voltados à formação profissional, à pesquisa aplicada e à extensão sejam adequadamente alinhados às reais necessidades e desafios do setor econômico portuário.

Ademais, a inclusão desta alínea fortalece o princípio da participação democrática e colaborativa, permitindo que os trabalhadores e demais stakeholders possam contribuir para o desenvolvimento de práticas inovadoras e qualificadoras. Essa abordagem não só eleva o nível de competitividade das operações portuárias, mas também potencializa a geração de conhecimento e o desenvolvimento de competências que são fundamentais para a evolução sustentável do setor.

Em síntese, ao assegurar a manifestação do Conselho de Autoridade Portuária sobre esse tema, promove-se a integração entre a

CD251124358700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251124358700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:10:21.230 - PL073325
EMC 147/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.147/2025

educação profissional, a pesquisa e as práticas operacionais do porto, elevando o patamar técnico e tecnológico dos trabalhadores e, por conseguinte, a eficiência e a modernização de toda a cadeia portuária.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD251124358700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251124358700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:10:09.103 - PL073325
EMC 148/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.148/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

86 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "e)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "e)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

e) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "e) a elaboração e execução do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária" no dispositivo tem por finalidade garantir que o Conselho de Autoridade Portuária exerça sua legítima prerrogativa de manifestação sobre todos os temas de interesse do porto. Essa medida se justifica pela relevância estratégica do Plano Nacional de Dragagem, instrumento essencial para assegurar a navegabilidade, a eficiência operacional e a sustentabilidade das atividades portuárias e hidroviárias.

O Plano em questão estabelece diretrizes que impactam diretamente a segurança, o meio ambiente e a competitividade do setor. Assim, ao possibilitar que o Conselho seja ouvido quanto à sua elaboração e execução, assegura-se a integração das diversas perspectivas e expertises dos agentes portuários na formulação de políticas que atendam, de maneira ampla e democrática, aos interesses coletivos do setor. Essa participação reforça o princípio do negociado sobre o legislado e fortalece a governança setorial, promovendo transparência e eficiência na tomada de decisões.

Por fim, a medida corrobora a legitimidade do Conselho de Autoridade Portuária como órgão representativo e consultivo, capacitado a se pronunciar de forma técnica e abrangente sobre os assuntos que permeiam o universo portuário. Dessa forma, a

CD250115615200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250115615200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

inserção da alínea "e" contribui para o aperfeiçoamento das políticas públicas e normativas que regem o setor, refletindo o compromisso com a participação efetiva e a representatividade dos stakeholders envolvidos.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 17:10:09.103 - PL073325
EMC 148/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.148/2025

CD250115615200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250115615200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:09:56.650 - PL073325
EMC 149/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.149/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

85 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto Art.20, caput, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto o texto do Art.20, caput que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. Será instituído, em cada porto público e/ou complexo portuário, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

J U S T I F I C A Ç Ã O

A instauração do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) em cada porto público e/ou complexo portuário responde à necessidade de um organismo consultivo e deliberativo que promova uma gestão integrada e colaborativa dos portos, especialmente quando se encontram reunidos em um mesmo cluster. Essa medida é fundamental para enfrentar desafios comuns e capitalizar oportunidades que beneficiem não apenas cada porto individualmente, mas toda a região portuária.

Assim, o Fomento à Cooperação e à Integração dos portos situados em clusters compartilham uma realidade operacional e estratégica semelhante, onde os desafios – como infraestrutura, segurança, competitividade e sustentabilidade – costumam ser interdependentes. Ao instituir o CAP, cria-se um fórum permanente para o intercâmbio de experiências e a harmonização de procedimentos. Esse espaço de diálogo facilita a cooperação mútua, permitindo que as melhores práticas sejam disseminadas e que haja maior sinergia nas ações de desenvolvimento regional.

A busca pelo Aperfeiçoamento da Gestão e da Tomada de Decisões com a criação de um órgão consultivo e deliberativo proporciona a consolidação de uma estrutura de governança que auxilia na elaboração e execução de políticas portuárias eficazes. Com a participação de especialistas e representantes dos diversos segmentos do setor, o CAP contribui para uma tomada de decisão

CD256994208100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256994208100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:09:56.650 - PLO73325
EMC 149/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.149/2025

mais democrática e fundamentada, o que resulta em ações mais assertivas e alinhadas com as necessidades específicas de cada porto ou complexo portuário.

Cada vez mais a Transparência e Responsividade nas Ações promove maior transparência na gestão dos portos ao envolver múltiplos atores na supervisão e no acompanhamento das atividades. Essa transparência gera confiança e possibilita a implementação de mecanismos de controle social, essenciais para a responsabilização dos gestores públicos. Além disso, a existência de um órgão colegiado agiliza a resposta a eventuais crises ou oportunidades, garantindo que as medidas adotadas sejam oportunas e bem fundamentadas.

Portanto, a Integração de Políticas Públicas e Desenvolvimento Econômico Regional, ao articular as estratégias de gestão entre os portos de um mesmo cluster, o CAP se torna um elo vital entre as políticas públicas e a prática operacional. Essa integração não apenas amplia a eficiência dos serviços portuários, mas também potencializa o impacto econômico das atividades portuárias na região. Por meio dessa colaboração, é possível maximizar o volume de movimentação, estimular investimentos e gerar empregos, promovendo o desenvolvimento econômico e o fortalecimento da competitividade regional.

Em síntese, a instituição do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) justifica-se pela necessidade de criar um ambiente de colaboração estratégica, onde a troca de informações e a deliberação conjunta possam elevar o patamar de eficiência e inovação dos portos públicos. Esse organismo se apresenta, portanto, como um instrumento essencial para a modernização e a integração do setor portuário, colocando os portos em uma posição de vantagem para responder aos desafios contemporâneos e impulsionar o desenvolvimento regional.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD256994208100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256994208100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:09:47.620 - PL073325
EMC 150/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.150/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

84 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR o Art.146 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir o Art. 146 que acrescenta o Art.18-A, à Lei nº 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."*~~

JUSTIFICATIVA

O dispositivo previsto no Art. 18-A, que condiciona a atuação do Departamento de Estudos Econômicos à provocação pelas Agências Reguladoras, restringe a autonomia do órgão e impede o livre exercício de suas funções, conforme estabelecido pela Lei nº 12.259/2011. Ao impor que a promoção da concorrência só poderá ocorrer mediante a iniciativa das Agências Reguladoras, o referido dispositivo compromete a capacidade proativa do Departamento de Estudos Econômicos.

Essa condição interfere diretamente nas prerrogativas contidas no Art. 19, incisos I, VI e VIII, que asseguram ao órgão, de forma autônoma, a responsabilidade de:

- Promover a concorrência sobre propostas de alterações de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços, submetidos a consulta pública pelas agências reguladoras e, quando pertinente, a análise dos pedidos de revisão de tarifas e das minutas (Art. 19, I);
- Propor a revisão de atos normativos da administração pública federal, estadual, municipal e do Distrito Federal que afetem ou possam afetar a concorrência em diversos setores econômicos (Art. 19, VI); e
- Encaminhar representação ao órgão competente para a adoção das medidas legais cabíveis quando identificados atos normativos de caráter anticompetitivo (Art. 19, VIII).

Ademais, o condicionamento imposto pelo Art. 18-A contrairia os princípios da autonomia e independência administrativa, uma vez que a promoção da

CD254385694700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254385694700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:09:47.620 - PL073325
EMC 150/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.150/2025

concorrência e a revisão normativa são funções estratégicas que demandam atuação imparcial e desimpedida por parte do Departamento de Estudos Econômicos.

Portanto, a manutenção do Art. 18-A no PL 722/2025 apresenta-se incompatível com o ***ethos*** de independência e proatividade que deve nortear a atuação do órgão, limitando-o a uma postura reativa em detrimento da necessária intervenção proativa para a promoção de um ambiente econômico mais competitivo e justo.

Assim, a supressão do referido dispositivo é imprescindível para que a Secretaria de Acompanhamento Econômico/Departamento de Estudos Econômicos possa exercer plenamente suas funções, sem condicionamentos que fragilizem sua efetividade e a consecução dos objetivos normativos estabelecidos pela legislação.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD254385694700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254385694700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:09:38.510 - PL073325
EMC 151/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.151/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

83 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR o Art.148 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir o Art. 148 que altera o Art.18, §6º da Lei nº 9.636 de 15 de maio de 1988.

~~*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)*~~

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo a supressão do dispositivo constante no § 6º B, o qual estabelece que o espaço físico em águas públicas, mencionado no § 2º, na área da poligonal do porto público, seja gerido e cedido diretamente pela autoridade portuária, e, nos casos de integração à poligonal de portos privados, porto de pequeno porte ou estação de transbordo de mercadorias, pela Antaq. Tal redação contraria o regime jurídico aplicável ao espaço físico em águas públicas, bem como os princípios da administração pública, em especial o da legalidade condicionada.

No Regime Específico dos Bens Públicos Federais, conforme os Arts. 95 e 96 do Decreto-Lei nº 9.760/1946 deixa bem claro, o espaço físico em águas públicas, especialmente aquele contíguo à área terrestre inscrita em regime de ocupação, como no caso dos portos, constitui bem público da União. A gestão desses bens demanda uma abordagem especializada que cabe à Secretaria do Patrimônio da União (SPU), órgão detentor da competência e da expertise necessárias para a administração de tais bens.

CD253008505800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253008505800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:09:38.510 - PL073325
EMC 151/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.151/2025

Em Previsão Normativa Complementar, o Art. 18, §7º, da Lei nº 9.636/1998, bem como a Portaria SPU/ME nº 5.629, de 23 de junho de 2022, reforçam a necessidade de que a gestão e a cessão do espaço físico em águas públicas ocorram sob o regime da legalidade condicionada. Isto é, somente poderão ser realizadas mediante o cumprimento estrito dos procedimentos legais e administrativos próprios da SPU, assegurando a transparência, a segurança jurídica e a preservação do patrimônio público.

A proposta de alteração legislativa traz intrínseco o grave equívoco de tentar legalizar uma incompatibilidade de competências tanto a autoridade portuária quanto da agência reguladora (Antaq) que possuem atribuições voltadas para a regulação e operacionalização das atividades portuárias, não sendo dotadas da especialidade de gestão patrimonial que compete à SPU. A alteração pretendida pelo dispositivo desvirtua a função precípua da SPU, ao tentar transferir essa competência para organismos alheios à sua área de atuação e, pior, sem a mínima estrutura técnico-jurídica para decidir sobre a cessão desse bem público.

Concluindo, a legalidade condicionada e risco de arbitrário, ao delegar a gestão e cessão do espaço físico em águas públicas aos entes mencionados, o dispositivo ignora os rígidos procedimentos estabelecidos para a administração desses bens, previstos na legislação específica e na Portaria SPU/ME nº 5.629/2022. Essa atuação, sem a devida experiência e especialização, pode configurar uma ilegalidade administrativa, confundindo as funções de regulação portuária com a gestão do patrimônio público.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD253008505800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253008505800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:09:27.557 - PL073325
EMC 152/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.152/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

82 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda ADITIVA do inciso XIII no Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda ADITIVA do inciso XIII no Art.4º, passa a vigorar com o seguinte teor:

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:

[...]

XIII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica próximas ou na área de influência das instalações portuárias para que atuem na pesquisa aplicada para soluções técnicas e tecnológicas às demandas, na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A transformação da matriz energética dos navios, aliada ao acelerado processo de mudanças tecnológicas digitais, impõe um cenário de desafios e oportunidades sem precedentes para o setor portuário. Nessa nova realidade, torna-se imprescindível a integração entre o meio acadêmico e o operacional, garantindo que as inovações e as demandas emergentes sejam atendidas por soluções técnicas e tecnológicas robustas e atualizadas.

A inserção desta diretriz – que incentiva as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica localizadas próximas ou na área de influência dos portos – é uma resposta estratégica para suprir as lacunas existentes na formação e especialização dos trabalhadores.

CD252921217800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252921217800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:09:27.557 - PL073325
EMC 152/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.152/2025

Ao direcionar esforços para a pesquisa aplicada em contextos que refletem as transformações da matriz energética e o avanço digital, o setor se capacita para adaptar suas operações, reduzir impactos ambientais e aumentar a eficiência logística, acompanhando a evolução tecnológica global.

Além disso, essa abordagem fortalece a formação inicial e continuada dos profissionais, promovendo capacitação, aperfeiçoamento, especialização e atualização em todos os níveis de escolaridade. Assim, os trabalhadores dos portos não apenas se preparam para os desafios técnicos impostos por novas fontes energéticas e sistemas digitais, mas também se posicionam de forma estratégica para contribuir com inovações que potencializam a competitividade e a sustentabilidade do setor.

Essa sinergia entre ensino, pesquisa e prática operacional é fundamental para assegurar que os portos – tanto públicos quanto privados – se adaptem de maneira proativa às transformações que moldam o futuro do transporte marítimo e da economia global.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD252921217800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252921217800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:09:18.150 - PL073325
EMC 153/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.153/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

81 - EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda SUBSTITUTIVA do Art.98, caput do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda SUBSTITUTIVA do Art.98, caput que passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 98. O poder público municipal deverá indicar, quando da manifestação obrigatória sobre a consulta do poder concedente previamente à celebração de contrato de concessão, arrendamento ou autorização, de forma clara e objetiva, se sua resposta é:

I - incondicionada;
II - condicionada ao cumprimento dos parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor e pelo Estatuto da Cidade; ou
III - negada

§ 1º. Quando condicionada, as restrições deverão ser incorporadas como compromissos contratuais nos respectivos instrumentos:
a) contrato de concessão;
b) contrato de arrendamento; ou
c) contrato de adesão, conforme aplicável.

§ 2º. A integração das condicionantes referidas no § 1º aos contratos mencionados será de responsabilidade do poder concedente, assegurando o cumprimento integral das normas urbanísticas vigentes.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta do Art. 98 fundamenta-se nos princípios estabelecidos pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.256/2001), que orientam a ordenação e o controle do uso do solo em prol do desenvolvimento urbano sustentável e da proteção dos interesses coletivos. Ao exigir que o poder público municipal se manifeste previamente — de forma clara e objetiva — quanto à aprovação, condicionamento ou negação em consulta à implantação de

CD254154844600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254154844600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:09:18.150 - PL073325
EMC 153/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.153/2025

contratos de concessão, arrendamento ou autorização, este dispositivo garante que a decisão administrativa considere os parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor e pelo próprio Estatuto, instrumentos essenciais para a definição de políticas urbanas coerentes e integradas.

Quanto ao aspecto da ordenação compatível dos usos do solo, ao indicar de forma explícita se a autorização é incondicionada, condicionada ou negada, o Art. 98 cria um mecanismo eficaz para impedir a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes. Essa segregação de funções urbanas minimiza conflitos de vizinhança, evitando, por exemplo, a instalação de atividades industriais junto a áreas residenciais, assegurando que a implantação de novos empreendimentos esteja em conformidade com o ordenamento estabelecido pelo Plano Diretor. Dessa forma, reforça-se a necessidade de uma gestão territorial que equilibre as demandas sociais, econômicas e ambientais da cidade.

Sobre a Prevenção de problemas de mobilidade urbana, a imposição de condicionantes com base no Plano Diretor atua como instrumento preventivo contra a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a devida previsão e implementação de infraestrutura adequada. Essa medida visa evitar a sobrecarga das vias urbanas e garantir que o impacto no sistema de mobilidade seja devidamente mitigado, mantendo a fluidez do trânsito e a segurança dos cidadãos. Assim, os compromissos contratuais incorporados, tanto em contratos de concessão quanto nos demais instrumentos, passam a integrar requisitos indispensáveis para a compatibilização dos fluxos urbanos e a promoção de um ambiente seguro e organizado.

Na mitigação de riscos e proteção da população, ao incorporar nas condicionantes o respeito às normas urbanísticas vigentes, o dispositivo também atua na redução da exposição da população a riscos de desastres, como inundações, deslizamentos ou outros eventos adversos que possam advir de uma ocupação irregular ou precarizada do solo. A previsão de critérios rigorosos evita a implementação de empreendimentos em áreas de risco, promovendo um ambiente urbano resiliente e capaz de proteger o bem-estar dos cidadãos. Essa abordagem preventiva é crucial para que o poder público exerça sua função regulatória de forma efetiva, alinhada aos preceitos do Estatuto da Cidade.

No tema da participação e transparência na gestão urbana, ao exigir a realização de audiências públicas – envolvendo o Poder Público municipal e a população interessada – para empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população, o Art. 98 reforça o princípio da participação democrática. Este processo de consulta e deliberação possibilita que os impactos sejam analisados de forma coletiva, garantindo maior transparência e o engajamento da sociedade na construção de soluções compatíveis com os interesses da comunidade. Dessa forma, há um amplo debate que contribui para a construção de políticas públicas mais justas e eficazes.

CD254154844600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254154844600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Em síntese, o Art. 98 representa um avanço significativo na gestão dos usos do solo, pois alia o rigor do planejamento urbano às necessidades contemporâneas de segurança, sustentabilidade e participação social, atendendo de maneira plena aos preceitos do Estatuto da Cidade e promovendo o desenvolvimento harmonioso e ordenado do município.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 17:09:18.150 - PL073325
EMC 153/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.153/2025

CD254154844600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254154844600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:09:08.023 - PLO73325
EMC 154/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.154/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

80 - EMENDA SUBSTITUSTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda SUBSTITUTIVA do inciso XXXI do Art.13 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Substitua-se o disposto n o inciso XXXI do Art.13, para passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 13. Compete à autoridade portuária:

[...]

XXXI- prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária, inserindo-a na estrutura organizacional da empresa pública ou sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da expressão ***"... inserindo-a na estrutura organizacional da empresa pública ou sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público"*** no inciso XXXI justifica-se pela necessidade de incorporar de forma integrada o apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária ao núcleo decisório da entidade gestora do porto.

Ao alinhar o apoio técnico e administrativo à estrutura organizacional da entidade responsável, garante-se que esse suporte não opere de maneira isolada ou externa, mas seja parte intrínseca do processo de gestão e tomada de decisões. Essa integração promove uma atuação harmoniosa entre os diferentes setores, possibilitando que o Conselho de Autoridade Portuária tenha acesso a informações, tecnologia, e expertise de forma contínua e alinhada aos objetivos estratégicos da gestão portuária.

Em síntese, a presença dessa expressão no inciso XXXI é fundamental para consolidar um modelo de gestão integrado e robusto, capaz de fomentar a excelência operacional, a transparência e a inovação na exploração e administração dos portos públicos. Essa medida, portanto, não só fortalece o papel do Conselho de Autoridade Portuária como também assegura que as

CD250347197600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250347197600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

decisões e ações estejam alinhadas às demandas contemporâneas de governança e desenvolvimento sustentável.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 17:09:08.023 - PL073325
EMC 154/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.154/2025

CD250347197600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250347197600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:08:58.693 - PL073325
EMC 155/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.155/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

79 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o texto do §1º do artigo 20 do Projeto de Lei nº 733/2025,

"Art. 20. .....

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

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

CD258679982800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258679982800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 17:08:58.693 - PL073325
EMC 155/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.155/2025

CD258679982800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258679982800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:08:49.020 - PL073325
EMC 156/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.156/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

78 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o § 2º artigo 19 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 19. .....

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

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.

Não por outra razão, o legislador definiu o artigo 10 da Constituição Federal, com a seguinte redação: **"É assegurada a participação dos trabalhadores e empregados nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação".**

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.

Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a *ADI 1.940*, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

CD256552941500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256552941500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:08:49.020 - PLO73325
EMC 156/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.156/2025

O STF também se posicionou, em decisões como a *ADI 4.679*, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a participação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.
Portanto, a prática de os sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD256552941500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256552941500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:08:42.007 - PL073325
EMC 157/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.157/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

77 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o inciso XXIX do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 13 .....

~~" XXIX – realizar, facultativamente, a terceirização da administração de unidades do porto".~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização, uma vez que a lógica dos empresários é auferir lucro, ao passo que o poder público busca apenas manter e ampliar as condições estruturais a bem de toda a sociedade.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas,

CD250118004700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250118004700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.
Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 17:08:42.007 - PLO73325
EMC 157/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.157/2025

CD250118004700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250118004700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:08:32.693 - PL073325
EMC 158/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.158/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

76 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o inciso IX do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 13 .....

~~"IX – conceder, facultativamente, canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários nos limites do porto organizado, nos termos da regulamentação da Antaq";~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.
Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do bem-estar coletivo*.
A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.
Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.
Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

CD255784366700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255784366700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 17:08:32.693 - PL073325
EMC 158/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.158/2025

CD255784366700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255784366700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:08:22.660 - PL073325
EMC 159/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.159/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

75 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o inciso XI do artigo 7º do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 7º .....

~~"XI - autorizar a concessão de canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários"~~.

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

Sala da Comissão, de agosto de 2025
Deputado REIMONT

CD258395841800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258395841800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:08:11.287 - PL073325
EMC 160/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.160/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

74 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o inciso XII do artigo 7º do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 7º .....

~~"XII – conceder portos públicos".~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas,

CD253602470900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253602470900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.
Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 17:08:11.287 - PL073325
EMC 160/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.160/2025

CD253602470900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253602470900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:07:59.880 - PL073325
EMC 161/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.161/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

73 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Modificar o texto do inciso I do artigo 100 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 100. .....

I – empregados públicos e servidores da autoridade portuária ou administração portuária admitidos na forma do artigo 37, II, da Constituição Federal.

JUSTIFICATIVA

A realização de concurso público para provimento de empregos públicos está devidamente respaldada pelo artigo 37, inciso II, da Constituição Federal de 1988, que estabelece: "***A investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração".***

Conforme entendimento consolidado do Supremo Tribunal Federal (STF), as *empresas públicas e sociedades de economia mista, inclusive suas subsidiárias, sujeitam-se à obrigatoriedade de concurso público para contratação de pessoal. Esse entendimento foi reafirmado no julgamento da *Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 2.135*, quando o STF declarou inconstitucional norma que permitia a contratação sem concurso: "***As empresas públicas e sociedades de economia mista que explorem atividade econômica estão sujeitas ao princípio do concurso público para admissão de pessoal, nos termos do art. 37, II, da Constituição Federal. (ADI 2.135/DF, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Tribunal Pleno, j. 16.06.2020, DJe 29.10.2020)"***

Esse posicionamento reafirma que o regime jurídico dessas entidades, ainda que submetidas a normas de direito privado em alguns aspectos, deve respeitar os princípios constitucionais da Administração Pública, como legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Além disso, a presente iniciativa visa suprir a necessidade de recomposição e/ou ampliação do quadro funcional da entidade, em razão de vacâncias, expansão de atividades ou reestruturação organizacional. A adoção do concurso público garante a seleção objetiva e impessoal de candidatos, conforme os critérios de mérito e competência técnica, assegurando maior eficiência e legitimidade na prestação dos serviços públicos.

CD255380852300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255380852300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Portanto, a abertura de concurso público configura-se não apenas como um imperativo legal e constitucional, mas como medida essencial de governança, controle e transparência administrativa.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 17:07:59.880 - PL073325
EMC 161/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.161/2025

CD255380852300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255380852300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 17:07:49.503 - PL073325
EMC 162/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.162/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

72 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Modificar o texto do artigo 21, III, "c" do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21. .....

III **.....**

c) dois representantes dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício na autoridade portuária ou administração portuária local**.**

JUSTIFICATIVA

A composição paritária do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é fundamental para garantir uma governança equilibrada, transparente e democrática na gestão dos portos organizados. A paridade assegura a representação equitativa entre os trabalhadores portuários.

Esse modelo promove a participação ativa e igualitária dos diversos atores interessados nas decisões estratégicas e operacionais que impactam diretamente o desenvolvimento do porto, o ambiente de negócios e a competitividade logística. Além disso, favorece o diálogo, o consenso e a corresponsabilidade na definição de políticas, projetos e investimentos, contribuindo para a eficiência, sustentabilidade e desenvolvimento regional.

A paridade também fortalece o controle social e a legitimidade das decisões do CAP, ao evitar a predominância de interesses específicos em detrimento do interesse coletivo. Trata-se, portanto, de um princípio que reflete o espírito colaborativo necessário para o bom funcionamento do sistema portuário nacional.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD251543221600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251543221600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:36:35.110 - PL073325
EMC 163/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.163/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

53 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe inclusão de parágrafo único, no Art. 51 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

Parágrafo único. O Concessionário, Arrendatário ou Autorizatário, compromete-se, durante a vigência dos respectivos contratos, a firmar instrumentos normativos de trabalho, tais como convenções ou acordos coletivos, com os sindicatos legalmente reconhecidos que representam categorias diferenciadas de trabalhadores portuários envolvidos em suas operações nas diversas atividades de portuários.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A obrigatoriedade de o Concessionário, Arrendatário ou Autorizatário firmar instrumentos normativos de trabalho com os sindicatos representativos dos trabalhadores portuários fundamenta-se no compromisso com a promoção de relações laborais equilibradas e com o respeito aos direitos constitucionalmente garantidos.
Nos termos do Artigo 7º, Inciso XXVI, da Constituição Federal, o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho é assegurado como um direito fundamental dos trabalhadores, sendo um mecanismo essencial para a construção de condições de trabalho justas e pactuadas entre as partes.

Além disso, os Artigos 611 e 614 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) oferecem a base normativa para a celebração, registro e validade de tais instrumentos, regulando a duração máxima dos acordos e estabelecendo procedimentos formais que garantem a segurança jurídica das negociações coletivas.

A inclusão desta cláusula nos contratos visa não apenas cumprir a legislação vigente, mas também fortalecer o diálogo e a colaboração entre empregadores e trabalhadores, contribuindo para a estabilidade nas operações portuárias e para a valorização das atividades desempenhadas pelos trabalhadores do setor.

CD257885687900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257885687900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:36:35.110 - PLO73325
EMC 163/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.163/2025

CD257885687900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257885687900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:36:40.813 - PL073325
EMC 164/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.164/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

54 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §1º do Art.41 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do §1º do Art.41, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 1º - A exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), observadas as seguintes modalidades: "

JUSTIFICATIVA

A implementação do § 1º, que estabelece que a exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), é uma medida estratégica que visa aprimorar a governança e o controle por parte dos organismos governamentais.

A exigência de constituição de uma SPE confere maior transparência e organização às operações portuárias, pois permite que os projetos sejam desenvolvidos com foco exclusivo em objetivos específicos, minimizando riscos e garantindo a eficiência da execução. Além disso, a estrutura de uma SPE favorece o acompanhamento detalhado das atividades, facilitando a fiscalização pelos entes governamentais, bem como promovendo uma gestão mais profissional e alinhada aos princípios da administração pública.

Por meio dessa abordagem, busca-se ainda fomentar um ambiente de maior segurança jurídica, o que atrai investimentos e potencializa o desenvolvimento de infraestrutura portuária no país, essencial para o fortalecimento da economia e a integração aos mercados globais.

Assim, a constituição de SPEs contribui diretamente para o interesse público, assegurando que as operações portuárias sejam realizadas com responsabilidade, eficiência e alinhamento aos objetivos estratégicos nacionais.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD257430397800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257430397800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:40:53.283 - PL073325
EMC 165/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.165/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

55 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §2º do Art.41 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do §2º do Art.41, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º A União poderá delegar a exploração de portos públicos aos Estados e Municípios ou a Consórcios Públicos constituídos por estes, observado o disposto na Lei n° 9.277, de 10 de maio de 1996, e a exigência de que a exploração e gestão do porto público seja realizada por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado"

JUSTIFICATIVA

A inclusão do § 2º, que prevê a possibilidade de a União delegar a exploração de portos públicos aos Estados, Municípios ou Consórcios Públicos, está alinhada com a necessidade de promover uma gestão mais integrada e eficiente no setor portuário, fortalecendo a cooperação federativa e aprimorando os serviços públicos prestados à população.

A referência ao Art. 241 da Constituição Federal reforça a importância dos consórcios públicos como instrumento de gestão associada de serviços públicos, permitindo a descentralização administrativa e a otimização de recursos. Essa modalidade facilita a união de esforços entre diferentes entes federativos para atender demandas regionais específicas, assegurando maior eficiência operacional e equilíbrio financeiro.

Ao exigir que a exploração e gestão do porto público sejam realizadas por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado, garante-se maior controle, transparência e alinhamento aos princípios da administração pública. Essa estrutura é fundamental para assegurar a continuidade e a qualidade dos serviços essenciais, além de atrair investimentos e potencializar o desenvolvimento da infraestrutura portuária.

Dessa forma, a delegação da exploração de portos públicos aos entes federativos e consórcios públicos promove um modelo de governança

CD254807384700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254807384700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

colaborativa, responsável e focada no interesse público, contribuindo para o fortalecimento da economia regional e nacional.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:40:53.283 - PL073325
EMC 165/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.165/2025

CD254807384700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254807384700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:01.000 - PL073325
EMC 166/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.166/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

56 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do inciso II do Art.42 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do inciso II do Art.42, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"II - consulta ao respectivo poder público municipal, em especial, quanto ao cumprimento das exigências relativas ao Plano Diretor (Art.4º, III, "a", Lei nº 10.257/2001), previsão da infraestrutura correspondente a mitigar os efeitos do aumento de geração de tráfego (conforme expresso no Art.2º, VI, "d" da Lei nº 10.257/2001)," e impacto socioeconômico no município.

JUSTIFICATIVA

A exigência de consulta ao respectivo poder público municipal, no âmbito do inciso II, reforça o compromisso com o planejamento urbano sustentável e a harmonização das atividades portuárias com o desenvolvimento das cidades. Tal diretriz está em consonância com o princípio da maior integração entre porto e cidade, como bem expresso no presente Projeto de Lei, de forma a atender ao previsto no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

O cumprimento das exigências relativas ao Plano Diretor, nos termos do Art. 4º, III, "a)", da Lei nº 10.257/2001, assegura que os projetos portuários estejam alinhados com o planejamento estratégico municipal, promovendo o uso racional do solo urbano e prevenindo impactos negativos decorrentes de empreendimentos de grande porte. Além disso, a previsão da infraestrutura necessária para mitigar os efeitos do aumento de tráfego, conforme expresso no Art. 2º, VI, "d)", da mesma lei, é essencial para evitar transtornos à mobilidade urbana e garantir a qualidade de vida dos cidadãos.

Ao estabelecer um diálogo estreito com o poder público municipal, esta medida contribui para evitar a instalação de atividades que possam atuar como polos geradores de tráfego sem a devida adequação da infraestrutura, promovendo, assim, uma gestão integrada e responsável do território.

CD255386157900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255386157900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Dessa forma, busca-se alcançar um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico, proporcionado pela operação portuária, e o bem-estar urbano, fortalecendo os vínculos entre a comunidade portuária e a cidade.

Sala da Comissão, de agosto de 2025
Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:41:01.000 - PLO73325
EMC 166/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.166/2025

CD255386157900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255386157900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:07.143 - PLO73325
EMC 167/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.167/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

57 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Art.48 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.48, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 48. A concessão de bem público destinada à exploração do porto público será realizada mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação e consulta aos entes subnacionais quanto ao interesse na exploração do porto público, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento."

JUSTIFICATIVA

O disposto no Art. 48 reforça a importância de garantir que a concessão de bem público destinada à exploração de portos públicos seja realizada de forma transparente, estratégica e em conformidade com os princípios legais vigentes. Ao estabelecer a obrigatoriedade de licitação e consulta aos entes subnacionais quanto ao interesse na exploração do porto público, assegura-se a participação efetiva desses entes no processo decisório, promovendo a descentralização e fortalecendo o pacto federativo.

O porto é uma infraestrutura econômica de natureza altamente estratégica, desempenhando um papel crucial no desenvolvimento local e regional. Sua gestão e exploração impactam diretamente na dinamização das cadeias produtivas, no fortalecimento da economia regional e na integração ao mercado global. Nesse sentido, garantir aos entes subnacionais o direito de preempção na exploração do porto público, aplicado aos entes subnacionais assegurando que, havendo interesse na exploração de um porto público, esses entes tenham prioridade, respeitando os termos estabelecidos na legislação, como a Lei nº 9.277, permitindo àqueles mais próximos das realidades e necessidades locais tenham prioridade na gestão dessa infraestrutura essencial.

Além disso, a participação dos entes subnacionais, por meio de consulta e possível delegação, promove maior sinergia entre as políticas públicas locais e o desenvolvimento das operações portuárias, contribuindo para a geração de empregos, aumento da competitividade econômica e aprimoramento da infraestrutura logística. Ao alinhar a exploração dos portos públicos aos

CD254247747000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254247747000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

interesses locais e regionais, busca-se um modelo de governança equilibrado e voltado para o bem-estar social e o progresso econômico.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:41:07.143 - PLO73325
EMC 167/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.167/2025

CD254247747000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254247747000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:14.550 - PL073325
EMC 168/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.168/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

58 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIRr o texto do inciso I do Art.44 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir a redação do inciso I do Art.44, renumerando os demais.

Art. 44. É vedado:

~~*I - aos Estados e Municípios legislar sobre regime de exploração portuária; e*~~

JUSTIFICATIVA

A supressão do inciso "I - aos Estados e Municípios legislar sobre regime de exploração portuária" é justificada com base na melhor técnica legislativa, visto que a vedação já está explicitamente prevista no Art. 22, inciso X, da Constituição Federal, que dispõe: "Compete privativamente à União legislar sobre: X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial".

Manter tal dispositivo redundante no texto legal seria desnecessário, uma vez que a Constituição já disciplina de maneira clara a exclusividade legislativa da União sobre o tema. Assim, a sua supressão contribui para uma redação mais enxuta, objetiva e alinhada aos princípios da simplicidade e da clareza que norteiam a elaboração de normas jurídicas.

Além disso, a eliminação dessa duplicidade evita interpretações equivocadas ou a impressão de que há sobreposição de competências, fortalecendo a coerência do ordenamento jurídico e garantindo maior segurança normativa.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD258255328000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258255328000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:20.207 - PLO73325
EMC 169/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.169/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

59 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o texto do caput Art.82 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.82, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 82. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, bem como as
condições operacionais por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização."

JUSTIFICATIVA

A modificação do texto do artigo 82 encontra seu fundamento na doutrina da "facilidade essencial" (Essential Facilities), que reconhece que determinadas infraestruturas possuem caráter indispensável para a realização de atividades econômicas fundamentais. Nesse contexto, os portos representam facilidades essenciais para o comércio exterior, sendo cruciais para a movimentação eficiente de mercadorias e a integração econômica internacional.

A competência atribuída à Antaq para disciplinar as condições de acesso e operacionais às instalações portuárias autorizadas, em caráter excepcional, busca garantir o equilíbrio entre os interesses de todos os envolvidos. Ao regulamentar a utilização dessas facilidades essenciais por terceiros, assegura-se a funcionalidade e acessibilidade das infraestruturas, evitando práticas anticompetitivas ou abusivas por parte do titular da autorização.

Ademais, a intervenção regulatória visa também mitigar as dificuldades operacionais que possam surgir quando o titular da autorização restringe ou compromete o acesso de interessados às instalações portuárias. Nesse cenário, a atuação da agência reguladora se revela indispensável para assegurar o cumprimento da função social das facilidades essenciais, promovendo a concorrência leal e o desenvolvimento econômico sustentável.

A remuneração adequada ao titular da autorização, prevista no artigo, é um mecanismo que busca preservar os direitos deste, evitando prejuízos financeiros e incentivando investimentos contínuos na melhoria das

CD250523314600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250523314600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

infraestruturas portuárias. Dessa forma, a regulação da Antaq equilibra os direitos dos titulares e o acesso justo para terceiros, harmonizando interesses diversos e garantindo o cumprimento das normativas aplicáveis.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:41:20.207 - PL073325
EMC 169/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.169/2025

CD250523314600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250523314600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:26.470 - PL073325
EMC 170/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.170/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

60 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe ADICIONAR o §1º ao Art.83 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Adicione-se §1º ao Art.83, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§1º A abertura da Chamada Pública ou manifestação de interessado em obter autorização para instalação portuária devem, previamente, comprovar que há demanda suficiente de movimentações portuárias do respectivo complexo portuário a ser atendida pela nova instalação e que esta proporcionará aumento de capacidade destinada ao atendimento da demanda, com demonstrativo que evidencie que as melhorias operacionais ou a ampliação da superestrutura nas instalações existentes não são suficientes para atender à demanda prevista no horizonte do planejamento setorial do complexo."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do §1º tem como objetivo alinhar os requisitos para abertura de chamada pública ou obtenção de autorização de instalação portuária ao planejamento estratégico setorial, em conformidade com os princípios estabelecidos no Plano Mestre. Esse dispositivo visa assegurar que o aumento de capacidade para atendimento à demanda seja realizado de maneira eficiente e sustentável, observando as etapas progressivas definidas pelo Plano Mestre, que priorizam: melhorias operacionais, expansão da superestrutura existente e, somente em último caso, a implantação de novas infraestruturas.

A exigência de comprovação por parte dos interessados de que as alternativas iniciais — melhorias operacionais e ampliação da superestrutura — são insuficientes para atender à demanda prevista no horizonte do planejamento setorial do complexo portuário reforça a necessidade de um planejamento integrado e evita a realização de investimentos desnecessários ou excessivos em novas instalações. Essa abordagem favorece a racionalização dos recursos e a otimização das estruturas existentes, contribuindo para a eficiência operacional e a preservação ambiental no setor portuário, bem como a evitar manifestações de interessados que visam, somente, a obtenção de autorização de instalações não exequíveis.

CD254799245400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254799245400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:26.470 - PLO73325
EMC 170/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.170/2025

Ao condicionar a autorização para a construção de novas instalações portuárias a uma análise técnica fundamentada, o dispositivo promove transparência, previsibilidade e segurança jurídica, elementos indispensáveis para o desenvolvimento sustentável do sistema portuário nacional e para a competitividade do Brasil no cenário internacional.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD254799245400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254799245400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:32.940 - PLO73325
EMC 171/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.171/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

61 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR inciso VIII do Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o inciso VIII do Art.3º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

JUSTIFICATIVA

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

CD250007069500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250007069500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:41:32.940 - PLO73325
EMC 171/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.171/2025

CD250007069500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250007069500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:38.783 - PLO73325
EMC 172/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.172/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

62 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUIR inciso XIII ao Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir o inciso XIII do Art.4º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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:
[...]

"XIII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica que possuam instalações em complexos portuários para atuarem na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica."

JUSTIFICATIVA

O inciso XIII visa promover a integração estratégica entre os setores educacional e portuário, incentivando as instituições da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica a desempenharem um papel ativo na formação e qualificação de trabalhadores portuários. Essas instituições, conforme estabelecido pela Lei nº 11.892/2008, têm como finalidade ofertar educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com foco no desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Ao direcionar esforços para a formação inicial e continuada de trabalhadores em portos, esse dispositivo busca atender às demandas específicas de capacitação, aperfeiçoamento, especialização e atualização profissional, fundamentais para enfrentar os desafios e acompanhar as inovações do setor portuário. O incentivo às instituições situadas em complexos portuários ou em suas proximidades facilita a oferta de cursos e programas adaptados às necessidades operacionais e tecnológicas do setor, fortalecendo a mão de obra local e promovendo maior competitividade e eficiência nas operações.

CD252346398000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252346398000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:38.783 - PL073325
EMC 172/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.172/2025

Além disso, a iniciativa contribui para o alinhamento da formação profissional às demandas do mercado, estimulando o desenvolvimento de competências técnicas e científicas que beneficiam tanto os trabalhadores quanto os próprios portos. Isso reforça a articulação entre educação, ciência, tecnologia e trabalho, assegurando a relevância da Rede Federal na qualificação de cidadãos aptos a atuar de forma eficaz e inovadora nos diversos setores da economia.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD252346398000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252346398000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:43.490 - PLO73325
EMC 173/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.173/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

63 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUIR Parágrafo Único ao Art.51 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir Parágrafo Único ao Art.51, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas de categorias profissionais diferenciada dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo

CD259537155900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259537155900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:43.490 - PLO73325
EMC 173/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.173/2025

tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD259537155900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259537155900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:48.490 - PL073325
EMC 174/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.174/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

64 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUIR Parágrafo Único ao Art.77 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir Parágrafo Único ao Art.77, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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.

[...]

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o autorizatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas de categorias diferenciadas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único fundamenta-se no direito constitucional à pactuação coletiva das relações de trabalho, consagrado no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, que assegura o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho. Esse dispositivo reforça a importância do diálogo social e da negociação coletiva como instrumentos essenciais para harmonizar interesses entre empregadores e trabalhadores, garantindo condições laborais dignas e justas.

A obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos visa a assegurar o exercício efetivo desse direito constitucional, proporcionando maior estabilidade e segurança nas relações de trabalho. Ao estabelecer

CD259956363600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259956363600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:48.490 - PL073325
EMC 174/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.174/2025

sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo busca incentivar o cumprimento das normas trabalhistas e prevenir práticas que possam comprometer os direitos dos trabalhadores ou prejudicar a eficiência e continuidade das operações portuárias.

Além disso, o reconhecimento da infração administrativa protege a autonomia das entidades sindicais e promove a função social do trabalho, fortalecendo o papel das negociações coletivas na construção de um ambiente de trabalho mais equilibrado e produtivo. A atuação da Agência Reguladora na fixação das sanções administrativas reforça seu papel como garantidora do cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis ao setor portuário.

Por fim, o Parágrafo único contribui para o aprimoramento das relações laborais no âmbito dos portos, promovendo a valorização dos trabalhadores e o respeito aos princípios constitucionais que regem o trabalho, a cidadania e a dignidade humana.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD259956363600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259956363600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:53.677 - PL073325
EMC 175/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.175/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

65 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o caput do Art.11 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do caput do Art.11, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 social e práticas antissindicais nas relações de trabalho portuário e à ordem econômica e práticas anticoncorrenciais correlatas, nos termos do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011."

JUSTIFICATIVA

A inclusão da expressão "condutas lesivas à ordem social e práticas antissindicais nas relações de trabalho" no texto do Art. 11 tem como objetivo reforçar o papel regulador da Antaq na proteção dos direitos trabalhistas, em consonância com os fundamentos constitucionais e os princípios norteadores das legislações relacionadas.

Fundamento Constitucional: Conforme o disposto no Art. 7º da Constituição Federal de 1988, os trabalhadores são titulares de direitos que objetivam a melhoria de sua condição social, abrangendo o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho, além da proteção contra práticas discriminatórias e antissindicais. A inclusão do termo busca assegurar que esses direitos sejam preservados nas relações de trabalho no âmbito portuário, promovendo um ambiente justo e equilibrado.

Adicionalmente, o Art. 170 da Constituição Federal de 1988 estabelece que a ordem econômica deve ser fundamentada na valorização do trabalho humano e deve garantir a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social. A coibição de práticas lesivas à ordem social do trabalho, especialmente as práticas antissindicais, está alinhada com esse princípio, ao proteger os trabalhadores contra abusos que comprometem sua dignidade e bem-estar.

Conexão com a Legislação Setorial: Os portos, enquanto integrantes do Sistema Nacional de Viação, possuem papel estratégico no desenvolvimento

CD250957513700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250957513700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:53.677 - PLO73325
EMC 175/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.175/2025

social, conforme estabelecido no Art. 4º, III, da Lei nº 10.233/2001. Assim, garantir relações de trabalho equilibradas e livres de práticas antissindicais no âmbito portuário contribui para a promoção do desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional, além de fortalecer a função social dos portos.

A diretriz para os transportes aquaviários e terrestres, conforme o Art. 11, I, da Lei nº 10.233/2001, também destaca que o gerenciamento da infraestrutura e operação desses transportes deve ser regido pelo princípio de promover o desenvolvimento social. Ao prever o combate a condutas lesivas à ordem social e práticas antissindicais, o texto da emenda reforça a vinculação entre a proteção dos direitos dos trabalhadores e os objetivos do desenvolvimento social no setor portuário.

Integração com a Ordem Econômica: Por fim, as disposições do Art. 36 da Lei nº 12.529/2011, que tratam das práticas anticoncorrenciais e abusos contra a ordem econômica, complementam o escopo de monitoramento da Antaq. A inclusão da expressão proposta amplia a abrangência da fiscalização da Agência Reguladora, promovendo maior equilíbrio nas relações de trabalho e preservando os princípios constitucionais e legais aplicáveis à ordem social e econômica.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD250957513700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250957513700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:59.880 - PL073325
EMC 176/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.176/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

66 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe inciso INCLUIR no Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se inciso V no Art.22, que passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 22. Compete ao CAP:
[...]

"V – Constituir Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso V no Art. 22, que prevê a constituição de um Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, é essencial para a promoção de uma estrutura organizada e eficiente na gestão e desenvolvimento das políticas educacionais voltadas aos trabalhadores portuários.

A criação desse comitê tem como principal objetivo articular esforços entre as diversas instituições e atores envolvidos no setor portuário, promovendo a integração entre as demandas educacionais e as necessidades do mercado de trabalho. Entre os principais motivos que sustentam sua inserção, destacam-se:

a) Coordenação e Planejamento Estratégico: O comitê atuará como órgão coordenador, assegurando o planejamento estratégico das ações educativas e tecnológicas, alinhadas às exigências do setor portuário e às diretrizes nacionais de educação profissional;
b) Fomento à Qualificação Profissional: Com uma gestão centralizada e participativa, será possível promover a ampliação e a qualificação da oferta de programas educacionais específicos para os trabalhadores portuários, alinhando-os às competências requeridas no mercado;
c) Articulação entre Políticas Públicas: A estruturação do comitê permitirá a integração entre políticas de educação, emprego e renda, garantindo maior eficiência na execução de programas que incentivem o desenvolvimento profissional e tecnológico dos trabalhadores;

CD251915001600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251915001600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:41:59.880 - PL073325
EMC 176/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.176/2025

d) Participação dos Atores Envolvidos: O comitê possibilitará a participação ativa de representantes das instituições de ensino, sindicatos, entidades empresariais e outros atores sociais, promovendo a construção coletiva de soluções que atendam às especificidades do setor portuário;
e) Promoção da Inovação e Tecnologias: O foco do comitê também inclui o incentivo à adoção de tecnologias e metodologias inovadoras no processo de qualificação profissional, preparando os trabalhadores para os desafios e avanços do mercado globalizado.

A constituição do Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos representa, portanto, um marco na estruturação de um modelo educacional eficiente, inclusivo e articulado com as demandas contemporâneas, garantindo melhores oportunidades de desenvolvimento profissional e melhores condições de trabalho para os trabalhadores portuários.

Sala da Comissão, de agosto de 2025
Deputado REIMONT

CD251915001600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251915001600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:42:04.677 - PL073325
EMC 177/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.177/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

67 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR o parágrafo único do Art.98 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, asatividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir o parágrafo único do Art. 98

~~*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.*~~

JUSTIFICATIVA

A supressão do parágrafo único, que determina a compatibilidade do plano diretor municipal com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto público e com a área autorizada do porto privado, revela clara inconstitucionalidade frente aos arts. 182 e 183 da Constituição Federal. Esses dispositivos asseguram o direito dos Municípios à gestão autônoma do planejamento urbano, por meio do seu plano diretor, instrumento essencial para a ordenação e o desenvolvimento local de forma abrangente, sem subordinação a interesses setoriais específicos.

Ao impor que o planejamento municipal se adeque ao plano portuário, o referido parágrafo único transforma o plano diretor em um dispositivo acessório, subordinado a interesses exclusivamente ligados à atividade portuária. Essa imposição provoca uma desterritorialização da competência municipal, restringindo o poder de legislar sobre o uso do solo e de planejar o desenvolvimento urbano em sua plenitude. Essa limitação interfere diretamente na autonomia dos Municípios, que devem ser livres para articular e conciliar seus objetivos de desenvolvimento urbano de acordo com as peculiaridades e demandas locais.

Assim, a manutenção do dispositivo afronta os princípios constitucionais da autonomia municipal e do planejamento urbano integral, previstos nos arts. 182 e 183 da CF/88, ao vincular o plano diretor a um único setor, em detrimento de uma visão ampla e plural de políticas urbanas. Essa subordinação inviabiliza a aplicação plena da política urbana, restringindo os instrumentos de gestão do espaço e comprometendo a eficácia do ordenamento territorial.

CD250627480400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250627480400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Diante do exposto, a supressão do parágrafo único é medida necessária para preservar a autonomia e o caráter amplo do planejamento municipal, garantindo que o plano diretor continue a refletir os interesses e prioridades da coletividade, conforme estabelecido pela Constituição Federal.

Sala da Comissão, de agosto de 2025
Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:42:04.677 - PL073325
EMC 177/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.177/2025

CD250627480400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250627480400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:42:10.270 - PLO73325
EMC 178/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.178/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

68 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do inciso XXIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso XXXIII passa a vigorar com o seguinte teor:

XXXIII - Integração Porto-Cidade: conjunto de políticas, planos e ações de integração e de cooperação mútua do porto e do município, com a participação da iniciativa privada e dos demais setores da sociedade representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento portuário geradores de impacto no tecido urbano.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A adoção do conceito de Integração Porto-Cidade tem como finalidade estabelecer um conjunto articulado de políticas, planos e ações que promovam a cooperação mútua entre o porto e o município, com o envolvimento da iniciativa privada e dos diversos setores da sociedade. Essa integração fundamenta-se nas diretrizes gerais do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que enfatiza a importância da ordenação e do controle do uso do solo para o desenvolvimento urbano sustentável e para a convivência harmoniosa entre os diferentes setores que compõem o tecido urbano.

Do ponto de vista do ordenamento territorial, o Estatuto da Cidade preconiza a necessidade de um planejamento urbano que evite o surgimento desordenado de empreendimentos e atividades que possam atuar como polos geradores de tráfego. Assim, é imprescindível que tais atividades sejam implantadas somente quando houver a previsão e a implementação de uma infraestrutura compatível, de modo a prevenir congestionamentos e a sobrecarga dos sistemas viários. Essa abordagem também busca mitigar os impactos decorrentes da poluição e da degradação ambiental, assegurando que o crescimento urbano e o desenvolvimento portuário não comprometam a qualidade de vida dos cidadãos.

Além disso, a previsão de mecanismos democráticos de gestão, com a participação ativa da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, é elemento central na formulação, execução e acompanhamento dos planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. Essa participação efetiva assegura a transparência e a corresponsabilidade na tomada de decisões, contribuindo para a prevenção de riscos de desastres e para a promoção de um ambiente urbano seguro e resiliente.

CD256203535300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256203535300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:42:10.270 - PL073325
EMC 178/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.178/2025

Portanto, a justificativa para o inciso XXXIII – Integração Porto-Cidade repousa na necessidade de se estabelecer uma gestão integrada que alinhe o desenvolvimento portuário com os preceitos do planejamento urbano previsto no Estatuto da Cidade. Dessa forma, busca-se evitar a instalação de atividades sem infraestrutura adequada, reduzir os impactos negativos sobre a mobilidade e o meio ambiente, e garantir a segurança e a qualidade de vida da população, sempre através de uma gestão democrática e participativa.

Sala da Comissão, de agosto de 2025
Deputado REIMONT

CD256203535300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256203535300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:42:14.460 - PL073325
EMC 179/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.179/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

69- EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Modifica-se o texto do inciso VII do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 13 .....

VII – planejar e executar as dragagens de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto, com observância ao Plano Nacional de Dragagem.

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e a gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do bem-estar coletivo*.

A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

CD258911658500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258911658500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Sala da Comissão, de agosto de 2025
Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:42:14.460 - PLO73325
EMC 179/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.179/2025

CD258911658500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258911658500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:42:18.473 - PL073325
EMC 180/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.180/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

70 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Modificar o texto do § 1º do artigo 19 do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 19. .....

§ 1º A indicação do representante dos trabalhadores a que alude o *caput* deste artigo será feita pelo bloco dos trabalhadores do conselho de autoridade portuária (CAP).

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.

Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a *ADI 1.940*, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

O STF também se posicionou, em decisões como a *ADI 4.679*, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a participação dos sindicatos na escolha de

CD253030317200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253030317200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.

Portanto, a prática dos sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

Apresentação: 08/08/2025 16:42:18.473 - PL073325
EMC 180/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.180/2025

CD253030317200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253030317200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 08/08/2025 16:42:22.443 - PL073325
EMC 181/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.181/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro

(PL 733/2025)

71 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Modificar o texto do §2º do artigo 20 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. .....

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

JUSTIFICATIVA

A adoção de natureza deliberativa pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) fundamenta-se na necessidade de fortalecimento da governança participativa e no aprimoramento da eficiência administrativa dos portos organizados. O CAP, enquanto órgão colegiado, é composto por representantes do poder público, da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e da sociedade civil, o que lhe confere legitimidade e pluralidade decisória.

A função deliberativa assegura ao CAP a prerrogativa de tomar decisões vinculativas no âmbito de sua competência, especialmente em matérias relacionadas à gestão portuária, planejamento estratégico, definição de prioridades de investimentos, regulação de tarifas, e diretrizes operacionais. Tal configuração permite maior alinhamento entre os interesses públicos e privados, promovendo decisões mais equilibradas, transparentes e eficientes.

Sob a ótica da governança pública, a atuação deliberativa do CAP contribui para o controle social e institucional das administrações portuárias, garantindo a observância dos princípios da legalidade, eficiência, transparência e participação previstos na Constituição Federal e na legislação infraconstitucional, como a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).

Portanto, conferir ao CAP natureza deliberativa é medida essencial à consolidação de um modelo de gestão portuária moderna, descentralizada e comprometida com o interesse público e com a competitividade do setor portuário nacional.

Sala da Comissão, de agosto de 2025

Deputado REIMONT

CD254255465600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254255465600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reimont

Apresentação: 11/08/2025 09:46:46.460 - PL073325
EMC 182/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.182/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se a seguinte alínea "e" do Inciso I do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art.
22. .....

I
– .....

a).....

e) o processo de elaboração e atualização do Plano Mestre do porto ou do complexo portuário pelo Poder Concedente, assegurando que sua visão estratégica e as necessidades locais e/ou regionais sejam consideradas na formulação das diretrizes portuárias."(NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão da alínea "e" busca reforçar o papel do Conselho de Autoridade Portuária como instância estratégica no processo de elaboração e atualização dos Planos Mestres dos portos, ao assegurar que sua visão especializada e seu profundo conhecimento sobre a comunidade portuária sejam devidamente integrados às diretrizes formuladas pelo Poder Concedente.

Composto por representantes da comunidade portuária, o Conselho possui informações privilegiadas e técnicas, fundamentais para projetar a demanda e a capacidade de atendimento das movimentações portuárias no horizonte do planejamento.

Além disso, o Conselho detém competência para avaliar as condições de acessos terrestres e aquaviários ao porto, bem como realizar análises estratégicas fundamentadas em critérios teóricos e práticos. Essa perspectiva abrangente e contextualizada permite que o Conselho contribua para a definição de diretrizes que promovam a inserção harmoniosa do porto e do complexo portuário, tanto local quanto regionalmente, no sistema portuário nacional.

CD252040577600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252040577600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 09:46:46.460 - PL073325
EMC 182/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.182/2025

A medida também fortalece a valorização das vantagens competitivas de cada porto, alinhando-se aos princípios de eficiência, sustentabilidade e desenvolvimento regional equilibrado. Dessa forma, a alínea em questão promove decisões mais acertadas e aderentes às realidades e potencialidades do setor portuário, aprimorando o planejamento estratégico nacional.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD252040577600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252040577600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 09:49:55.453 - PL073325
EMC 183/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.183/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se a alínea "d" do Inciso I do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art.
22. .....

I
– .....

a).....

d) a análise estratégica e o planejamento estratégico do porto com base nas suas vantagens competitivas;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A modificação do inciso "d" tem como objetivo aprimorar e fortalecer o papel consultivo do Conselho de Autoridade Portuária na análise estratégica e no planejamento estratégico do porto. Ao destacar a fundamentação nas vantagens competitivas, busca-se assegurar que as decisões relacionadas ao desenvolvimento e gestão do porto sejam alinhadas às especificidades e potencialidades regionais e locais, promovendo um uso eficiente dos recursos disponíveis.

Com a ampla expertise dos membros que integram o Conselho e o conhecimento aprofundado sobre a realidade portuária, essa contribuição torna-se indispensável para identificar oportunidades de crescimento, superar desafios e propor estratégias que potencializem a competitividade do porto no cenário nacional e internacional. Tal abordagem permite, ainda, o alinhamento das diretrizes portuárias com os princípios de sustentabilidade, eficiência operacional e desenvolvimento econômico integrado.

A emenda fortalece a relevância do Conselho no processo decisório, garantindo que o planejamento estratégico contemple não apenas as demandas atuais, mas

CD256207109000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256207109000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 09:49:55.453 - PL073325
EMC 183/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.183/2025

também as projeções futuras, de forma a posicionar o porto como um elemento-chave no desenvolvimento socioeconômico da região e do país.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256207109000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256207109000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 10:02:51.670 - PL073325
EMC 184/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.184/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso I do Art. 22 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art.
22. .....
.....

I – ser ouvido obrigatoriamente e emitindo parecer vinculante sobre:" (NR)

JUSTIFICATIVA

A modificação do dispositivo que torna obrigatória a emissão de parecer vinculante pelo Conselho de Autoridade Portuária fundamenta-se no disposto no artigo 42 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Tal medida visa garantir maior inserção e vinculação dos Conselhos de Autoridade Portuária no processo decisório das Autoridades Portuárias, promovendo a efetiva contribuição desse órgão consultivo nas questões estratégicas e operacionais dos portos.

De acordo com o mencionado artigo, quando o parecer de um órgão consultivo for obrigatório, ele deverá ser emitido em um prazo razoável, a fim de não comprometer a tramitação dos processos. Além disso, a vinculação ao parecer estabelece maior segurança jurídica nas decisões administrativas, assegurando a harmonização entre os interesses regionais e as diretrizes das políticas públicas portuárias.

Dessa forma, o inciso proposto fortalece o papel do Conselho como ator central no planejamento e desenvolvimento das atividades portuárias, contribuindo para a legitimidade e transparência nas deliberações das Autoridades Portuárias. Sua implementação reforça o compromisso com a eficiência administrativa e com os princípios que regem a atuação da Administração Pública, como legalidade, publicidade e responsabilidade.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254435808000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254435808000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 10:35:03.113 - PL073325
EMC 185/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.185/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o *caput* do Art. 78 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 78. Os investimentos realizados nos portos privados, bem como nos seus acessos aquaviários e terrestres, correrão por conta e risco exclusivo do autorizatário e independentemente de autorização da Antaq." (NR)

JUSTIFICATIVA

A previsão contida no Art. 78, que estabelece que os investimentos realizados nos portos privados, bem como nos acessos aquaviários e terrestres, correrão por conta e risco exclusivo do autorizatário e independem de autorização da Antaq, justifica-se pela necessidade de garantir maior autonomia e celeridade às operações do setor privado. Essa disposição reforça o princípio da livre iniciativa, promovendo um ambiente regulatório mais dinâmico e menos burocrático, capaz de atrair novos investimentos para o setor portuário.

Ao desonerar a intervenção estatal na aprovação desses investimentos, busca-se estimular a modernização da infraestrutura portuária e de seus acessos, criando condições favoráveis para o aumento da eficiência logística e a competitividade do setor. Contudo, a responsabilidade integral do autorizatário assegura que eventuais riscos financeiros e operacionais decorrentes dos investimentos sejam gerenciados diretamente por quem realiza as operações, preservando o equilíbrio entre os interesses públicos e privados.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254539274700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254539274700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 10:58:38.853 - PL073325
EMC 186/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.186/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso VI do Art. 51 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art.
51. .....
.....

.....
.....

I
- .....
.....

VI - aos direitos, às garantias e às obrigações do contratante e do contratado, em especial, quanto à pactuação, por este, de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos das categorias diferenciadas dos trabalhadores nos portos." (NR)

JUSTIFICATIVA

A modificação do texto do inciso VI, que trata dos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, com ênfase na pactuação de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos dos trabalhadores nos portos, é essencial para assegurar o equilíbrio nas relações de trabalho e a proteção dos interesses de todas as partes envolvidas.

O trabalho portuário, por sua natureza estratégica e essencial, exige condições claras e justas que resguardem tanto os direitos dos trabalhadores quanto a previsibilidade e segurança jurídica para os contratantes. A participação ativa dos sindicatos na pactuação de instrumentos normativos fortalece o diálogo social e promove a construção de condições de trabalho adequadas, respeitando as especificidades das atividades desenvolvidas nos portos.

Além disso, essa previsão normativa contribui para a redução de conflitos trabalhistas e para a harmonização das relações no setor, garantindo um ambiente mais produtivo, seguro e sustentável. Dessa forma, o inciso alinha-se

CD257143831800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257143831800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 10:58:38.853 - PL073325
EMC 186/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.186/2025

às melhores práticas de governança trabalhista e aos objetivos de desenvolvimento do setor portuário..

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257143831800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257143831800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 10:59:56.967 - PL073325
EMC 187/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.187/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso II do Art. 51 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art.
51. .....
.....

.....
.....

I
- .....
.....

II - ao modo, a forma e as condições para a exploração do porto privado ou da instalação portuária pela iniciativa privada, contemplando critérios, indicadores — com destaque para o indicador de acidentes do trabalho portuário —, fórmulas e parâmetros que estabeleçam a qualidade da atividade prestada, assegurando a adoção das melhores práticas de segurança e eficiência operacional." (NR)

JUSTIFICATIVA

A modificação do texto com inclusão do inciso II, com a adição de critérios, indicadores — especialmente o indicador de acidentes do trabalho portuário —, fórmulas e parâmetros que definam a qualidade das atividades prestadas, é justificada pela necessidade de aprimorar a segurança, a eficiência e a qualidade das operações realizadas nas instalações portuárias pela iniciativa privada

O setor portuário é reconhecido por sua complexidade e pelos altos níveis de risco envolvidos, conforme demonstram os indicadores de acidentes de trabalho frequentemente registrados. Assim, a previsão de mecanismos que possibilitem o monitoramento detalhado das condições operacionais e de segurança é fundamental para criar um ambiente de trabalho mais protegido e produtivo.

Além disso, o estabelecimento de tais critérios e indicadores promove maior transparência, permitindo a avaliação contínua das práticas e incentivando a adoção de melhorias. Essa diretriz contribui para o alinhamento com as melhores práticas internacionais, reforçando a competitividade dos portos brasileiros e

CD251360665000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251360665000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 10:59:56.967 - PL073325
EMC 187/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.187/2025

garantindo que as atividades sejam realizadas de forma sustentável e eficiente, em especial, nos aspectos do ambiente e segurança do trabalho, alinhadas aos interesses econômicos e sociais do País.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251360665000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251360665000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:05:05.530 - PL073325
EMC 188/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.188/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o *caput* do Art. 49 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 48 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:" (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda de redação tem por objetivo corrigir erro formal de citação no texto do Art. 49, o qual, ao mencionar 'o contrato de concessão a que se refere o art. 49 desta Lei', apresenta um equívoco ao repetir a referência ao próprio artigo. A correção visa adequar a redação, eliminando a redundância e assegurando a clareza normativa, promovendo maior precisão jurídica e textual no dispositivo legal. Essa medida é fundamental para evitar interpretações ambíguas e garantir a coesão da norma, em consonância com os princípios de boa técnica legislativa.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255180682600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255180682600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:06:33.740 - PL073325
EMC 189/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.189/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso III do Art. 49 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 49º. .....
.....
.....
.....
I
- .....
.....
.....
.....
III - aos critérios, indicadores, em especial, o indicador de acidentes do trabalho portuário, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso III no Art. 49, que estabelece a obrigatoriedade de critérios, indicadores e, em especial o indicador de acidentes do trabalho portuário, fórmulas e parâmetros para definição da qualidade dos serviços prestados, bem como metas e prazos para o alcance de níveis de serviço, é essencial para promover maior eficiência e segurança nas operações portuárias.

Os elevados índices de acidentes de trabalho no setor portuário, amplamente documentados em relatórios como o Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social, reforçam a necessidade de um indicador específico para monitorar e mitigar os riscos. A inclusão deste indicador permitirá um acompanhamento contínuo e detalhado das condições de segurança do trabalho, criando incentivos para que operadores portuários adotem práticas que garantam um ambiente de trabalho mais seguro e saudável.

Ademais, o estabelecimento de parâmetros claros e metas objetivas contribui para a padronização e a previsibilidade na prestação dos serviços portuários, promovendo a competitividade e a confiança entre os usuários. Essa abordagem favorece a adoção de medidas que equilibram a eficiência econômica com a

CD252616971900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252616971900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:06:33.740 - PLO73325
EMC 189/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.189/2025

proteção dos trabalhadores, alinhando-se com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e a busca por excelência nas operações portuárias.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD252616971900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252616971900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:09:36.250 - PL073325
EMC 190/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.190/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se o seguinte Parágrafo único ao Art. 5º do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art. 5º. .....

.....

Parágrafo único – a edição e/ou alteração de atos normativos relacionados às propostas de interesse do setor portuário e aquaviário, conforme disposto no caput deste artigo, deverá ocorrer por meio de ato interministerial, garantindo a coordenação e a convergência entre os órgãos e entidades competentes, de forma a assegurar maior eficácia e uniformidade nas normas aplicáveis, preservando o equilíbrio entre os impactos econômicos e as diretrizes de desenvolvimento sustentável."(NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão do parágrafo único que estabelece a obrigatoriedade de edição e/ou alteração de atos normativos através de ato interministerial é essencial para promover a integração e a coerência entre os órgãos e entidades envolvidos no setor portuário e aquaviário. Essa medida busca mitigar possíveis discrepâncias normativas e assegurar que as decisões regulamentares sejam pautadas por uma abordagem multissetorial, considerando os diferentes aspectos e implicações das políticas públicas no setor.

Além disso, a coordenação interministerial possibilita maior uniformidade e previsibilidade no ambiente regulatório, promovendo segurança jurídica e alinhamento com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e competitividade econômica. Assim, tal previsão normativa potencializa a eficácia das medidas adotadas, assegurando que sejam equilibradas quanto aos seus impactos econômicos e alinhadas com os objetivos estratégicos de modernização e eficiência das operações portuárias e aquaviárias.

.

Sala da Comissão, de de 2025

CD259968344500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259968344500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 11/08/2025 11:09:36.250 - PL073325
EMC 190/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.190/2025

CD259968344500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259968344500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:11:56.150 - PL073325
EMC 191/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.191/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se o seguinte Inciso XIII ao Art. 4º do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art. 4º. .....
.....
.....
I
- .....
.....
.....
.....
XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."(NR)

JUSTIFICATIVA

Inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do

CD258449883600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258449883600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:11:56.150 - PLO73325
EMC 191/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.191/2025

índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258449883600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258449883600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:13:29.967 - PL073325
EMC 192/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.192/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Art. 17 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 17. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto deverá, obrigatoriamente, prever a designação de áreas e berços destinados à operação de uso geral, em cais de uso público.

Parágrafo único: As áreas e berços destinados à operação de uso geral, deverão ser disponibilizados exclusivamente para operadores portuários pré-qualificados que não possuam contratos de arrendamento de áreas no porto público." (NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão do artigo tem como finalidade preservar o equilíbrio na utilização das áreas e berços do porto público, evitando a concentração desses recursos por operadores portuários arrendatários. Essa medida é essencial para garantir a livre concorrência entre operadores portuários, promovendo maior equidade e oportunidades no acesso às operações portuárias.

Ao estipular que as áreas e berços destinados à operação de uso geral sejam disponibilizados exclusivamente a operadores portuários pré-qualificados que não possuam contratos de arrendamento, busca-se mitigar possíveis distorções no mercado portuário, como o monopólio ou o abuso de posição dominante. Tais práticas podem prejudicar a eficiência econômica e limitar a competitividade, além de restringir o acesso de novos agentes ao mercado.

Essa proposta, portanto, visa assegurar que o porto público mantenha sua função primordial de atender ao interesse coletivo e fomentar um ambiente portuário mais dinâmico e competitivo, contribuindo para o desenvolvimento do setor e para a geração de benefícios econômicos e sociais amplamente distribuídos.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258322088700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258322088700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:15:40.943 - PL073325
EMC 193/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.193/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o *caput* do Art. 16 do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 16. As propostas de revisão da poligonal do porto, do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, bem como do Regulamento de Exploração do Porto Público, deverão ser submetidas, obrigatoriamente, à apreciação do Conselho de Autoridade Portuária, para emissão de parecer no prazo máximo de 30 (trinta) dias, ressalvada a existência de norma especial ou a comprovação de necessidade de prazo superior, sob pena de nulidade."(NR)

JUSTIFICATIVA

A emenda modificativa ao Art. 16 tem por objetivo aprimorar a clareza e a precisão da redação legal, bem como reforçar os princípios de transparência e eficiência na gestão portuária, submetendo as propostas de alteração ao conhecimento e manifestação da comunidade portuária.

A modificação proposta busca garantir que as revisões da poligonal do porto, do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e do Regulamento de Exploração do Porto Público sejam submetidas ao Conselho de Autoridade Portuária, respeitando-se um prazo razoável para a emissão do parecer técnico.

Adicionalmente, a emenda introduz ressalvas que reconhecem situações excepcionais em que normas especiais ou a complexidade da análise possam demandar prazos diferenciados, sem comprometer a celeridade e a regularidade do processo. Essa medida contribui para assegurar a legalidade e a legitimidade das decisões tomadas no âmbito portuário, promovendo maior segurança jurídica e eficiência administrativa.

A modificação, portanto, visa atender ao interesse público, garantindo a adequada participação do Conselho de Autoridade Portuária no processo decisório e prevenindo eventuais nulidades que possam comprometer a gestão portuária.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251013637500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251013637500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:23:05.250 - PL073325
EMC 194/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.194/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso VIII do Art. 8º do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 8º .....

.....

I - .....

.....

VIII - Regular as tarifas portuárias, com a cooperação das entidades dos usuários através de consultas e promover a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao Ministério da Fazenda."(NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão da expressão *"... com a cooperação das associações dos usuários através de consultas ..."* encontra suporte no Art. 3º da Lei nº 8.987/1995, que estabelece a fiscalização das concessões e permissões pelo poder concedente, com a cooperação dos usuários.

Essa previsão reforça a necessidade de transparência e participação dos usuários nos processos de regulação tarifária, garantindo que suas demandas e perspectivas sejam consideradas, em consonância com os princípios da eficiência e da continuidade dos serviços públicos. A consulta às associações de usuários promove a construção de decisões mais equilibradas e alinhadas ao interesse público.

Além disso, a exigência de comunicação prévia ao Ministério da Fazenda assegura que a política tarifária observe critérios econômicos adequados,

CD253159335900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253159335900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:23:05.250 - PL073325
EMC 194/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.194/2025

promovendo uma gestão responsável e sustentável. Essa medida também fomenta a coordenação interinstitucional, fortalecendo a governança no setor portuário e assegurando previsibilidade e estabilidade na aplicação das tarifas.

Portanto, o inciso proposto reforça os princípios de cooperação, eficiência e transparência, além de fortalecer os mecanismos de regulação no setor portuário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253159335900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253159335900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:24:43.587 - PL073325
EMC 195/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.195/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se o Inciso XVII ao Art. 3º do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 3º .....

.....

I - .....

.....

XVII – Redução dos índices de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."*(NR)*

JUSTIFICATIVA

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas

CD258775433600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258775433600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:24:43.587 - PL073325
EMC 195/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.195/2025

também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258775433600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258775433600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:27:53.613 - PL073325
EMC 196/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.196/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso VIII do Art. 8º do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 7º .....

.....

I - .....

.....

VIII - Regular as tarifas portuárias, com a cooperação das entidades dos usuários através de consultas e promover a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao Ministério da Fazenda."(NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão da expressão *"... com a cooperação das associações dos usuários através de consultas ..."* encontra suporte no Art. 3º da Lei nº 8.987/1995, que estabelece a fiscalização das concessões e permissões pelo poder concedente, com a cooperação dos usuários.

Essa previsão reforça a necessidade de transparência e participação dos usuários nos processos de regulação tarifária, garantindo que suas demandas e perspectivas sejam consideradas, em consonância com os princípios da eficiência e da continuidade dos serviços públicos. A consulta às associações de usuários promove a construção de decisões mais equilibradas e alinhadas ao interesse público.

Além disso, a exigência de comunicação prévia ao Ministério da Fazenda assegura que a política tarifária observe critérios econômicos adequados,

CD254160387000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254160387000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:27:53.613 - PL073325
EMC 196/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.196/2025

promovendo uma gestão responsável e sustentável. Essa medida também fomenta a coordenação interinstitucional, fortalecendo a governança no setor portuário e assegurando previsibilidade e estabilidade na aplicação das tarifas.

Portanto, o inciso proposto reforça os princípios de cooperação, eficiência e transparência, além de fortalecer os mecanismos de regulação no setor portuário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254160387000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254160387000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:35:57.187 - PL073325
EMC 197/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.197/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso I do Art. 8º do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 8º .....

.....

I - Outorgar a autorização para exploração de atividade portuária fora de poligonais de portos públicos e fiscalizar os respectivos contratos e serviços, compreendendo as áreas destinadas à referida exploração."(NR)

JUSTIFICATIVA

A justificativa para a alteração do inciso proposto fundamenta-se na necessidade de aprimorar a técnica legislativa, eliminando elementos que poderiam gerar ambiguidades interpretativas e configurar invasão de competências exclusivas do Poder Executivo. A redação original, ao incluir a referência à outorga de águas públicas e à declaração de utilidade pública, apresenta incompatibilidade com as atribuições típicas de regulação e fiscalização de atividades portuárias.

A declaração de utilidade pública, bem como a outorga de águas públicas, são instrumentos de caráter eminentemente executivo, cuja competência é exclusiva do Poder Executivo, conforme previsto no ordenamento jurídico vigente. Portanto, a exclusão dessas expressões visa preservar a harmonia entre as competências regulamentares e executivas, assegurando que a norma esteja alinhada aos limites constitucionais e administrativos.

A redação revisada promove maior clareza e delimitação das funções, concentrando a responsabilidade da autorização e fiscalização das atividades portuárias em áreas fora das poligonais de portos públicos, garantindo uma atuação eficiente e juridicamente adequada dos órgãos reguladores.

CD257833113200

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257833113200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 11/08/2025 11:35:57.187 - PL073325
EMC 197/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.197/2025

CD257833113200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257833113200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:38:13.960 - PL073325
EMC 198/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.198/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso X do Art. 8º do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 8º .....

.....

I -.....

.....

X – Promover, junto aos órgãos competentes, a observância dos atos internacionais sobre navegação, portos e trabalho portuário ratificados pela República Federativa do Brasil, bem como cumprir e assegurar o cumprimento, pelos regulados, dos referidos atos internacionais."(NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso proposto está fundamentado no artigo 5º, § 2º, da Constituição Federal, que dispõe que os tratados e convenções internacionais ratificados pelo Brasil passam a integrar a legislação positiva, adquirindo força normativa interna. Nesse sentido, os atos internacionais ratificados pelo país possuem eficácia plena e exigibilidade perante a administração pública e os operadores econômicos.

Nesse contexto, cabe aos órgãos reguladores, no âmbito de suas competências, assegurar a observância e o cumprimento desses atos internacionais por todos os agentes regulados, promovendo sua aplicação uniforme e eficaz. O inciso reforça a importância de harmonizar as normas internacionais ratificadas pelo

CD253185768700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253185768700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:38:13.960 - PL073325
EMC 198/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.198/2025

Brasil com o ordenamento jurídico interno, garantindo que obrigações assumidas pela República Federativa sejam efetivamente respeitadas e implementadas.

Essa medida contribui para fortalecer a posição do Brasil no cenário internacional, ao demonstrar compromisso com os tratados e convenções ratificados, e para promover a segurança jurídica no setor portuário e de navegação, assegurando uma atuação transparente e responsável de todos os regulados.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253185768700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253185768700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:39:41.950 - PL073325
EMC 199/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.199/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Insira-se o seguinte Inciso X ao Art. 7º do Projeto de Lei nº 733/2025:

"Art. 7º .....

.....

.....

I -.....

.....

.....

X - Autorizar a abertura de capital das autoridades portuárias, adotando as devidas cautelas quanto à participação de investidores estrangeiros, permitindo e incentivando os trabalhadores portuários, individualmente ou por meio de cooperativas, a participar da aquisição de participação acionária nas autoridades portuárias. (NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso busca equilibrar interesses estratégicos e sociais na abertura de capital das autoridades portuárias. Ao incluir cautelas quanto à participação de investidores estrangeiros, garante-se a proteção da soberania nacional e dos interesses econômicos estratégicos. Além disso, ao permitir e incentivar a participação dos trabalhadores portuários, individualmente ou organizados em cooperativas, o dispositivo promove inclusão social e democratização econômica, valorizando aqueles que estão diretamente envolvidos nas operações portuárias. Essa abordagem também fortalece o compromisso com o desenvolvimento sustentável e com a geração de benefícios locais, contribuindo para a consolidação de uma gestão equilibrada, eficiente e participativa nas autoridades portuárias.

CD257346895500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257346895500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:39:41.950 - PLO73325
EMC 199/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.199/2025

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257346895500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257346895500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:43:11.480 - PL073325
EMC 200/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.200/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso IX do Art. 7º do Projeto de Lei nº 733/2025, para o seguinte:

"Art. 7º .....

.....

I -.....

.....

IX - elaborar o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária - PNDPH e constituir Comitê Gestor Nacional e Comitês Gestores Estaduais do PNDPH, nos Estados onde existam portos públicos;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A previsão de constituição de um Comitê Gestor Nacional e de Comitês Gestores Estaduais para o Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PNDPH) nos Estados onde se localizam portos públicos, reforça a necessidade de uma governança integrada e eficiente para as atividades de dragagem no Brasil. A dragagem é uma ação estratégica para a manutenção e ampliação dos acessos aquaviários, assegurando a competitividade e sustentabilidade do setor portuário e hidroviário.

A criação desses comitês gestores tem como objetivo principal articular e coordenar as iniciativas de dragagem em âmbito nacional e estadual, promovendo a uniformidade de diretrizes e integrando os esforços entre

CD251712941600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251712941600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:43:11.480 - PL073325
EMC 200/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.200/2025

diferentes esferas de governo e órgãos competentes. Essa estrutura de governança traz diversos benefícios, como:

Maior eficiência e transparência: A atuação dos comitês garante uma supervisão efetiva das ações, evitando sobreposição de responsabilidades e assegurando a correta aplicação de recursos.

Soluções regionais integradas: Os Comitês Gestores Estaduais atuam alinhados ao Comitê Gestor Nacional, possibilitando a adaptação das diretrizes às realidades locais, ao mesmo tempo em que mantêm a coesão com os objetivos nacionais.

Agilidade nos processos de licenciamento e execução: A articulação entre os entes facilita a resolução de entraves burocráticos, especialmente em licenciamento ambiental, impulsionando a celeridade das ações de dragagem.

Sustentabilidade ambiental e social: Os comitês podem estabelecer mecanismos para mitigar os impactos das atividades de dragagem, promovendo a adoção de boas práticas que conciliem desenvolvimento econômico e proteção dos ecossistemas.

Assim, a constituição de um Comitê Gestor Nacional e Comitês Estaduais no âmbito do PNDPH é indispensável para a construção de um sistema coordenado, participativo e eficiente, alinhado às necessidades estratégicas do setor e ao compromisso com o desenvolvimento sustentável.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251712941600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251712941600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:45:23.737 - PL073325
EMC 201/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.201/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o Inciso XXXIV do Art. 6º do Projeto de Lei nº 733/2025:

JUSTIFICATIVA

A proposta de supressão do inciso XXXIV, que prevê a criação da "Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário", fundamenta-se em uma análise criteriosa dos riscos associados à implementação de um modelo de autorregulação no setor portuário. Apesar da intenção de promover maior eficiência e agilidade, a instituição dessa entidade autorreguladora apresenta preocupações significativas que podem comprometer a transparência, a imparcialidade e o equilíbrio competitivo no setor.

Riscos de Cartelização e Discriminação: A criação de uma estrutura de coordenação entre as empresas prestadoras de serviços portuários pode facilitar processos de cartelização. Conforme definido pelo CADE, o cartel é qualquer prática entre concorrentes que vise fixar preços, dividir mercados ou restringir a produção, o que seria um grave risco ao ambiente de livre concorrência. Além disso, usuários que reivindiquem um tratamento justo podem ser discriminados, uma vez que os interesses das empresas participantes podem ser privilegiados em detrimento dos princípios de justiça e equidade.

Contradição Normativa e Redução da Autoridade Estatal: Ao permitir que uma entidade privada estabeleça normas para o setor, corre-se o risco de contradições entre as diretrizes do regulador estatal e as práticas implementadas pela câmara autorreguladora. Essa sobreposição de competências enfraquece o papel do Estado, que, conforme o Art. 174 da Constituição Federal, é o agente normativo e regulador da atividade econômica. A transferência dessa atribuição para o setor privado viola os princípios constitucionais, colocando em risco o bem-estar coletivo e a função fiscalizadora do Estado.

Falta de Transparência e Conflito de Interesses: A ausência de um rito processual claro, combinado com a falta de mecanismos robustos de prestação de contas, pode resultar em práticas obscuras e no fortalecimento dos interesses dos gestores portuários, em vez de atender ao interesse público. Além disso, a possibilidade de captura da agência reguladora ou de conflitos decorrentes da

CD254796232400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254796232400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:45:23.737 - PL073325
EMC 201/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.201/2025

"porta giratória" – onde agentes públicos assumem cargos na iniciativa privada no mesmo setor – representa uma ameaça à imparcialidade e à ética na administração pública.

Imparcialidade e Direitos dos Usuários: O modelo proposto apresenta dificuldades para garantir imparcialidade, especialmente na aplicação de penalidades e na resolução de controvérsias. Ademais, há o risco de que a autorregulação crie barreiras técnicas ou até mesmo impeça o direito de petição dos usuários perante o órgão regulador, a ANTAQ, o que seria contrário aos preceitos fundamentais de acesso à justiça e à defesa dos direitos dos usuários.

Diante dessas considerações, a supressão do inciso XXXIV é necessária para preservar o papel do Estado na normatização e fiscalização do setor portuário, evitando riscos de cartelização, conflitos de interesse e comprometimento da transparência e da imparcialidade. A manutenção da regulação sob responsabilidade estatal é essencial para assegurar um ambiente justo, equilibrado e alinhado aos princípios do interesse público e da Constituição Federal.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254796232400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254796232400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:51:08.540 - PL073325
EMC 202/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.202/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XXXII do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

.....

I - .....

.....

.....

XXXII - Economia Azul - usos, gestão e conservação sustentável dos recursos oceânicos e marinhos, visando apoiar o crescimento econômico, melhorar os meios de subsistência e garantir a saúde ecológica, nas atividades que equilibram o desenvolvimento com a proteção da biodiversidade marinha, buscando benefícios sociais, ambientais e econômicos de longo prazo, em conformidade com regulamentos e padrões nacionais e internacionais; (NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso referente à Economia Azul destaca a importância de um modelo de desenvolvimento que reconheça o enorme potencial dos recursos oceânicos e marinhos para impulsionar o crescimento econômico, sem comprometer os ecossistemas. Essa abordagem é particularmente relevante para países como o Brasil, com uma vasta área costeira e um dos maiores litorais do mundo.

A Economia Azul promove um equilíbrio estratégico entre o uso sustentável dos recursos marítimos e a conservação da biodiversidade marinha, contribuindo não apenas para a saúde ambiental, mas também para benefícios sociais e econômicos. Ao garantir a conformidade com regulamentos e padrões nacionais e internacionais, a emenda fortalece a governança ambiental e assegura a

CD257824175000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257824175000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:51:08.540 - PL073325
EMC 202/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.202/2025

adoção de melhores práticas, alinhando o Brasil aos esforços globais para enfrentar desafios como a mudança climática e a degradação dos ecossistemas.

Essa proposta também contribui diretamente para Geração de empregos e inclusão social ao fomentar atividades como a pesca sustentável, o turismo costeiro e a biotecnologia marinha e a segurança alimentar e energética, através da exploração responsável dos recursos marinhos para atender às demandas da sociedade.

Portanto, a adoção desse inciso reforça o compromisso com um desenvolvimento sustentável de longo prazo, promovendo equilíbrio entre crescimento econômico, proteção ambiental e bem-estar social, posicionando o Brasil como líder em iniciativas de Economia Azul.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257824175000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257824175000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:53:51.767 - PL073325
EMC 203/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.203/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XXIX do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

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

JUSTIFICATIVA

A inclusão do Regulamento de Exploração do Porto (REP) como instrumento aplicável tanto aos portos públicos quanto aos portos privados é uma medida indispensável para garantir maior segurança jurídica e promover a transparência nas operações portuárias. Ao estabelecer princípios gerais e condições claras para o funcionamento e a exploração dos portos, o REP fortalece a confiança dos usuários e demais stakeholders no setor portuário.

Nos portos públicos, o REP é um guia essencial para uniformizar práticas, assegurar a eficiência operacional e atender às demandas da sociedade. Já nos portos privados, a obrigatoriedade de um regulamento similar permite padronizar a prestação de serviços, reduzir ambiguidades contratuais e garantir que as operações sigam critérios de transparência, contribuindo para uma relação de confiança entre os prestadores e demandantes de serviços portuários.

Além disso, essa uniformização normativa promove uma maior integração entre as administrações portuárias, públicas e privadas, fomentando um ambiente

CD255390607100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255390607100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:53:51.767 - PL073325
EMC 203/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.203/2025

competitivo e saudável que beneficie a economia nacional. O REP, assim, funciona como um pilar estratégico para o desenvolvimento sustentável do sistema portuário brasileiro, assegurando que suas operações atendam às melhores práticas de governança e respeitem os interesses dos usuários e da sociedade.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255390607100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255390607100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 11:59:24.177 - PL073325
EMC 204/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.204/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XXVIII do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

XXVIII - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) - instrumento de planejamento da Administração Portuária, que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto público e do porto privado; "(NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão dos portos privados no escopo do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ) demonstra-se fundamental para assegurar o crescimento planejado e sustentável do setor portuário brasileiro. Conforme estabelecido pela Emenda XXVIII, o PDZ é um instrumento estratégico de planejamento da Administração Portuária, abrangendo tanto as administrações públicas quanto privadas.

Neste sentido, a elaboração de PDZs por portos privados permite uma melhor coordenação das atividades portuárias em âmbito regional e nacional, promovendo uma integração mais eficaz com as demandas logísticas e econômicas. Além disso, o planejamento ordenado das áreas e instalações dos portos privados contribui para:

Sustentabilidade ambiental: a adoção de práticas que minimizem impactos ambientais, alinhando o desenvolvimento portuário com objetivos ecológicos.

CD254574672300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254574672300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 11:59:24.177 - PL073325
EMC 204/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.204/2025

Eficiência econômica: o uso otimizado de recursos e infraestrutura, promovendo competitividade no comércio internacional.

Ordenamento territorial: a gestão planejada do espaço portuário para evitar conflitos de uso e garantir sua adequação às necessidades operacionais e socioeconômicas.

Assim, a incorporação dos portos privados no PDZ reforça o compromisso de desenvolver um sistema portuário integrado, moderno e sustentável, capaz de atender às demandas crescentes do mercado, ao mesmo tempo em que respeita diretrizes ambientais e promove o crescimento econômico do país. Essa medida não apenas assegura a eficiência e competitividade dos portos, mas também fortalece a posição estratégica do Brasil no comércio global. Portanto, a proposta de redação do inciso XXVIII contribui para tornar o dispositivo mais objetivo e alinhado às demandas práticas e normativas do setor portuário, promovendo uma abordagem integrada e funcional ao planejamento e gestão dessas cadeias

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254574672300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254574672300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 12:01:51.513 - PL073325
EMC 205/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.205/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XXVI do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

XXVI - Cadeia Verticalizada Indústria-Porto: cadeias integradas que se caracterizam pela conexão direta entre a cadeia produtiva e as atividades portuárias, resultando em geração de carga cativa, fora do ambiente concorrencial portuário, com áreas específicas definidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto." (NR)

JUSTIFICATIVA

A emenda de redação ao inciso XXVI tem como objetivo aprimorar a definição de "Cadeia Verticalizada Indústria-Porto", conferindo maior clareza e precisão ao texto legislativo. Essa terminologia destaca a relação direta e integrada entre a cadeia produtiva e as atividades portuárias, que resulta na geração de cargas cativas, desvinculadas do ambiente concorrencial típico do setor portuário.

O conceito revisado fortalece a importância estratégica dessas cadeias verticalizadas no contexto do planejamento portuário, ao delimitar com maior exatidão as áreas específicas destinadas às operações integradas, conforme previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto. Essa delimitação é essencial para garantir a organização e a eficiência no uso da infraestrutura portuária, evitando conflitos de interesse e promovendo a otimização das operações.

CD253274765100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253274765100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:01:51.513 - PL073325
EMC 205/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.205/2025

Além disso, a emenda reflete as melhores práticas de planejamento e governança portuária, assegurando que os aspectos técnicos e econômicos dessas cadeias sejam compatíveis com os objetivos do desenvolvimento sustentável e integrado dos portos. Ao especificar a exclusão do ambiente concorrencial para as cargas cativas, o texto reforça o caráter exclusivo e estratégico dessas operações, alinhando-se aos princípios de segurança jurídica e eficiência administrativa.

Portanto, a proposta de redação do inciso XXVI contribui para tornar o dispositivo mais objetivo e alinhado às demandas práticas e normativas do setor portuário, promovendo uma abordagem integrada e funcional ao planejamento e gestão dessas cadeias.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253274765100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253274765100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:06:08.997 - PL073325
EMC 206/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.206/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XXXV do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

XXXV - Plano Mestre (PM) - instrumento de planejamento de Estado voltado aos complexos portuários que abranjam os portos públicos e/ou privados em aglomerações a serem instituídas por Regulamento, resultantes do agrupamento de portos limítrofes ou situados dentro de um mesmo estado e sob jurisdição da Autoridade Portuária, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos;" (NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso XXXV, ao definir o "Plano Mestre (PM)", destaca sua relevância como um instrumento essencial de planejamento estratégico voltado à gestão dos complexos portuários que englobam portos públicos e/ou privados em aglomerações. Esta abordagem reflete a necessidade de uma visão integrada para o desenvolvimento e uso eficiente da infraestrutura portuária, garantindo que as ações e investimentos sejam direcionados de maneira coordenada e sustentável.

O estabelecimento de um Plano Mestre requer a designação de um executor responsável, capaz de implementar as diretrizes, ações e metas previstas. Nesse sentido, a Autoridade Portuária surge como o ente executor adequado, dada sua

CD251562901600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251562901600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:06:08.997 - PL073325
EMC 206/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.206/2025

função de organizar, administrar e promover o desenvolvimento das instalações portuárias sob sua jurisdição. A relação entre planejamento e execução é indispensável para assegurar a efetividade do instrumento, evitando que suas orientações fiquem restritas ao campo teórico ou sem aplicação prática.

A inclusão de portos limítrofes ou situados em um mesmo estado no escopo do Plano Mestre reforça a necessidade de considerar os aspectos regionais e locais no planejamento de transportes em nível estratégico, promovendo a integração entre os portos, a cidade e os seus acessos. Essa abordagem amplia o impacto positivo do Plano, consolidando-o como ferramenta que norteia ações de curto, médio e longo prazos, gerando benefícios econômicos, logísticos e sociais para as regiões atendidas.

Além disso, a instituição das aglomerações portuárias por Regulamento assegura flexibilidade para adaptação às particularidades e dinâmicas de cada complexo portuário, garantindo um planejamento ajustado às demandas e peculiaridades locais.

Portanto, o inciso XXXV, ao prever o Plano Mestre como instrumento estratégico vinculado à Autoridade Portuária, alinha-se às boas práticas de governança e à promoção do desenvolvimento sustentável e eficiente do setor portuário. Essa abordagem assegura que o planejamento esteja efetivamente conectado à execução, promovendo resultados consistentes e de longo alcance para o País

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251562901600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251562901600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 12:08:05.113 - PL073325
EMC 207/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.207/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XXV do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

.....

I - .....

.....

.....

XXV - Complexo Portuário - concentração geográfica de múltiplos portos em uma mesma região ou proximidade, definido através de Regulamento, que interagem de forma complementar e/ou competitiva numa região geoeconômica com alta demanda por atividades portuárias, como regiões industriais, comerciais ou de grande fluxo logístico a ser espacializado e descrito no Plano Mestre" (NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso XXV, ao definir "Complexo Portuário", reconhece a relevância estratégica da concentração geográfica de múltiplos portos em uma mesma região ou proximidade. Essa configuração, caracterizada pela interação complementar e/ou competitiva entre os portos, surge em áreas geoeconômicas estratégicas marcadas por uma alta demanda por atividades portuárias, como regiões industriais, comerciais ou de grande fluxo logístico.

A sinergia entre portos próximos é uma das principais características dessas aglomerações, permitindo a distribuição de demandas e a otimização da movimentação de cargas, o que resulta em maior eficiência operacional e redução de custos logísticos. Simultaneamente, a competição entre portos na mesma região promove a modernização, a inovação e o aprimoramento dos serviços oferecidos, contribuindo para um ambiente mais dinâmico e competitivo.

CD255462744900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255462744900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:08:05.113 - PL073325
EMC 207/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.207/2025

Além disso, a especialização funcional dentro dos complexos portuários permite que cada porto se concentre em determinados tipos de carga ou serviços, como contêineres, granéis líquidos ou sólidos, aumentando a produtividade e a capacidade de atender às demandas do mercado de forma mais eficiente. Essa especialização fortalece a economia regional e amplia a competitividade do País no cenário logístico global.

Os impactos econômicos de um Complexo Portuário vão além das operações internas dos portos, abrangendo o desenvolvimento econômico local e regional, a geração de empregos e o estímulo ao comércio. Ao espacializar e descrever essas aglomerações no Plano Mestre, conforme proposto no inciso, assegura-se a coordenação adequada das atividades, o planejamento estratégico e o alinhamento das políticas públicas com os objetivos de integração e desenvolvimento econômico sustentável.

Portanto, a definição de "Complexo Portuário" no âmbito desta Lei é essencial para fortalecer a infraestrutura portuária, promover o crescimento econômico equilibrado e atender às demandas logísticas de forma eficiente e sustentável.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255462744900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255462744900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:10:10.387 - PL073325
EMC 208/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.208/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XXIV do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

XXIV - Portos Estratégicos: portos públicos que exercem função essencial para a segurança e a soberania nacional, com o objetivo de promover a integração territorial e o desenvolvimento econômico sustentável do País, a serem definidos em Regulamento desta Lei."(NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso XXIV, ao definir "Portos Estratégicos", reconhece o papel fundamental de determinados portos públicos na segurança e soberania nacional. Essa classificação é essencial para assegurar que essas infraestruturas críticas recebam o tratamento prioritário e os recursos necessários para desempenhar suas funções de maneira eficaz, alinhadas aos interesses do Estado e da sociedade.

Os Portos Estratégicos contribuem para a integração territorial ao promover a interligação entre diferentes regiões do País, especialmente aquelas com menor acesso a outros meios de transporte. Ao facilitar o escoamento de mercadorias, a mobilidade de pessoas e o intercâmbio econômico, esses portos tornam-se vetores de desenvolvimento regional e nacional.

Além disso, ao promover o desenvolvimento econômico sustentável, os Portos Estratégicos exercem papel crucial na implementação de políticas públicas que equilibram crescimento econômico com proteção ambiental e inclusão social. Sua

CD257135877700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257135877700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:10:10.387 - PL073325
EMC 208/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.208/2025

gestão eficiente e estratégica fortalece a competitividade nacional e garante a participação do País em cadeias logísticas globais.

Portanto, a inclusão desse inciso no ordenamento jurídico é indispensável para assegurar que os portos identificados como estratégicos sejam tratados com a prioridade que sua relevância demanda, contribuindo para a segurança, a soberania e o progresso sustentável do Brasil.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257135877700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257135877700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 12:12:18.113 - PL073325
EMC 209/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.209/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XXII do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

XXII - Contrato de Uso Temporário: instrumento jurídico que autoriza o uso de áreas e instalações portuárias localizadas no porto público, por prazo determinado, destinado à movimentação e, quando aplicável, à armazenagem de mercadorias com mercado não consolidado, sendo dispensada a realização de licitação, nos termos do Regulamento desta Lei."(NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso XXII, ao definir o "Contrato de Uso Temporário", atende à necessidade de regulamentar a utilização transitória de áreas e instalações portuárias localizadas no porto público para atividades específicas, como movimentação e, quando necessário, armazenagem de mercadorias. Essa modalidade contratual é especialmente importante para atender demandas emergentes ou transitórias, com foco em mercadorias de mercado ainda não consolidado, contribuindo para dinamizar as operações portuárias e viabilizar novos fluxos comerciais.

A previsão de um prazo determinado garante a temporariedade do uso, permitindo que as áreas portuárias sejam aproveitadas de forma eficiente e em conformidade com as necessidades momentâneas do setor. A dispensa de licitação para a celebração desse tipo de contrato, prevista nos termos do Regulamento da Lei, justifica-se pela natureza específica e urgente das situações

CD256203685800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256203685800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:12:18.113 - PL073325
EMC 209/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.209/2025

em que ele é aplicado, sem prejuízo da transparência e da legalidade exigidas nos procedimentos administrativos.

Além disso, o "Contrato de Uso Temporário" proporciona maior flexibilidade operacional à administração portuária, permitindo uma rápida adequação às demandas de mercado e assegurando que a infraestrutura portuária não fique ociosa ou subutilizada. Tal dispositivo é alinhado aos princípios da eficiência e economicidade, fundamentais para a gestão pública, além de fomentar um ambiente favorável à inovação e à competitividade no setor.

Portanto, a inclusão do inciso XXII reforça a capacidade da administração portuária em atender às demandas transitórias de forma ágil, sustentável e juridicamente segura, promovendo a utilização otimizada do patrimônio público e contribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256203685800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256203685800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:14:14.387 - PL073325
EMC 210/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.210/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XXI do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

.....

I - .....

.....

.....

.....

XXI - Contrato de Transição: instrumento que permite a ocupação transitória de terminal portuário ou de terminal de passageiros, com o objetivo de anteceder a formalização de contrato de arrendamento ou concessão de Porto Público, em conformidade com a regulamentação expedida pela Antaq." (NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso XXI, ao definir o "Contrato de Transição", atende à necessidade de estabelecer uma solução temporária e regulamentada para a ocupação e operação de terminais portuários ou de passageiros até que sejam formalizados os instrumentos definitivos, como contratos de arrendamento ou concessão de Porto Público. Essa medida é essencial para garantir a continuidade das atividades portuárias, evitando a desocupação ou subutilização de estruturas estratégicas enquanto os processos legais e administrativos para a formalização dos contratos definitivos estão em curso.

O caráter transitório do contrato assegura que as operações possam ser realizadas de maneira provisória, mas com a devida observância às normas e regulamentos estabelecidos pela Antaq, preservando os princípios da legalidade, eficiência e transparência. Dessa forma, promove-se uma transição ordenada e

CD259397381200

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259397381200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:14:14.387 - PL073325
EMC 210/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.210/2025

segura, minimizando impactos econômicos, logísticos e sociais para os usuários e operadores do porto.

Além disso, o Contrato de Transição também contribui para a otimização do uso da infraestrutura portuária, garantindo que os terminais continuem operando de forma produtiva e sustentável, sem interrupções que poderiam comprometer o desempenho do setor e a atratividade de futuros arrendatários ou concessionários.

Portanto, a inclusão deste instrumento jurídico no ordenamento é fundamental para assegurar a continuidade operacional dos terminais, alinhando-se às melhores práticas de gestão portuária e aos interesses da coletividade.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD259397381200

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259397381200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:16:08.660 - PL073325
EMC 211/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.211/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XXIII do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

XXIII - Contrato de Passagem: instrumento contratual oneroso que confere ao interessado o direito de acesso a áreas do porto público, arrendadas ou sob gestão da autoridade portuária, para o desenvolvimento de atividades relacionadas à movimentação de mercadorias destinadas ou provenientes diretamente do transporte aquaviário;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificação do texto, pela supressão do termo "armazenagem" no inciso, fundamenta-se na necessidade de aprimorar a técnica legislativa e assegurar maior precisão terminológica. O termo "armazenagem", ao ser incluído no contexto do inciso, poderia gerar interpretações que extrapolam o objetivo principal do dispositivo, ampliando seu alcance de forma desnecessária e potencialmente conflitante com outros instrumentos contratuais ou normativos que tratam da atividade de armazenamento.

O inciso em questão refere-se à "movimentação de mercadorias", atividade essencialmente vinculada ao direito de passagem, conforme definido no âmbito da infraestrutura portuária. A inclusão do termo "armazenagem" tenderia a confundir os limites entre movimentação e estocagem de mercadorias, atividades

CD250935081500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250935081500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:16:08.660 - PL073325
EMC 211/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.211/2025

que possuem regulamentações e estruturas contratuais distintas dentro do setor portuário.

Ao suprimir o termo "armazenagem", busca-se assegurar maior clareza, coerência e objetividade ao texto legislativo, alinhando-o às boas práticas de redação normativa. A modificação contribui para evitar ambiguidades interpretativas e reforça a segurança jurídica, respeitando os princípios da especificidade e da não redundância, previstos na técnica legislativa.

Dessa forma, a supressão do termo promove um texto mais claro e adequado ao contexto pretendido, assegurando que o dispositivo atenda à sua finalidade sem gerar interpretações equivocadas ou sobreposições normativas.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD250935081500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250935081500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 12:17:44.803 - PL073325
EMC 212/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.212/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XX do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

"XX - Autorização: outorga do direito à exploração de Porto Privado, formalizada mediante contrato de adesão, por prazo determinado a uma Sociedade de Propósito Específico." (NR)

JUSTIFICATIVA

A modificação no texto do inciso XX com a inclusão da expressão "Sociedade de Propósito Específico" visa estabelecer maior clareza e segurança jurídica no processo de outorga do direito à exploração de Porto Privado. A Sociedade de Propósito Específico (SPE) é uma estrutura amplamente utilizada em projetos de infraestrutura, reconhecida por sua eficiência e foco exclusivo na execução de atividades específicas, contribuindo para o aprimoramento da governança e mitigação de riscos.

A exigência de que a outorga seja formalizada com uma SPE fortalece a gestão operacional e financeira dos empreendimentos, dado que as SPEs possuem natureza jurídica que restringe suas atividades ao propósito determinado. Essa característica proporciona maior transparência e assegura que os recursos e as responsabilidades sejam direcionados exclusivamente ao desenvolvimento e à operação do Porto Privado, evitando dispersões e conflitos de interesse.

CD251119235800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251119235800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:17:44.803 - PL073325
EMC 212/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.212/2025

Além disso, a medida está alinhada às boas práticas regulatórias e ao ordenamento jurídico brasileiro, em que o uso de SPEs tem se mostrado eficaz na atração de investimentos, na estabilidade das parcerias público-privadas e na garantia de execução eficiente de projetos estratégicos. Essa inclusão também reflete a modernização das normas portuárias, promovendo um ambiente mais competitivo e sustentável no setor.

Portanto, a modificação proposta contribui para fortalecer a segurança jurídica, a governança e a eficiência no desenvolvimento de Portos Privados, garantindo que a exploração desses empreendimentos atenda às demandas do setor portuário de maneira responsável e sustentável.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251119235800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251119235800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 12:18:59.137 - PL073325
EMC 213/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.213/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XIX do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

.....

I - .....

.....

.....

.....

"XIX - Arrendamento: cessão onerosa de instalações portuárias do porto público para exploração de atividade de terminal portuário ou terminal de passageiros mediante contrato de arrendamento, por prazo determinado à uma sociedade de propósito específico;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A modificação do inciso XIX tem como objetivo aprimorar a definição de "Arrendamento" no contexto portuário, garantindo maior precisão e alinhamento às práticas contemporâneas de gestão e exploração de instalações portuárias. Ao especificar que o arrendamento envolve a cessão onerosa de instalações portuárias do porto público para exploração de atividades de terminal portuário ou terminal de passageiros, por meio de contrato de arrendamento, busca-se promover maior clareza sobre a finalidade e os limites desse instrumento jurídico.

A inclusão da exigência de que o contrato seja celebrado com uma sociedade de propósito específico (SPE) representa uma medida relevante para assegurar a especialização e a eficiência na gestão das instalações arrendadas. As SPEs são reconhecidas por sua estruturação voltada exclusivamente para a execução de projetos específicos, o que reduz riscos operacionais e financeiros e

CD258338336700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258338336700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:18:59.137 - PL073325
EMC 213/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.213/2025

promove maior transparência e governança no cumprimento das obrigações contratuais.

Além disso, a definição de um prazo determinado para o arrendamento reforça a necessidade de planejamento e continuidade das operações portuárias, ao mesmo tempo em que garante a possibilidade de revisões e adaptações em conformidade com as mudanças nas demandas logísticas, econômicas e ambientais.

A modificação proposta visa, portanto, fortalecer a segurança jurídica dos contratos de arrendamento, fomentar a eficiência na utilização de bens públicos e atender aos interesses da coletividade, ao assegurar que as atividades desempenhadas nas instalações portuárias sejam realizadas de forma responsável, sustentável e alinhada aos princípios da administração pública

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258338336700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258338336700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 12:21:00.707 - PL073325
EMC 214/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.214/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XVIII do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

.....

I - .....

.....

.....

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, a ser exercida pela Autoridade Portuária definida no Inciso XV;"(NR)

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificação do inciso XVIII, que explicita as atividades de Estado exercidas pela Autoridade Portuária no contexto da concessão de portos públicos, visa reforçar o papel essencial e indelegável do poder público na garantia do interesse coletivo, da segurança jurídica e da boa governança no setor portuário. Essa medida assegura que funções estratégicas e inerentes ao Estado permaneçam sob a responsabilidade exclusiva da Autoridade Portuária, mesmo em um modelo de concessão à iniciativa privada.

As atividades de regulação, exercício do poder de polícia e outras funções exclusivas do Estado são fundamentais para manter o equilíbrio regulatório garantindo que a exploração dos portos por concessionário respeite normas e padrões que assegurem o desenvolvimento sustentável e a competitividade do setor, além de exercer o poder de polícia, preservando a integridade das

CD253296211500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253296211500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:21:00.707 - PL073325
EMC 214/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.214/2025

operações portuárias e a proteção de trabalhadores, usuários e ativos estratégicos.

Diante do estágio de disputa geopolítica, há que se preservar a soberania nacional, através da manutenção de atividades exclusivas do Estado pela Autoridade Portuária reforçando o papel soberano do país sobre infraestruturas críticas, fundamentais para o desenvolvimento econômico e a segurança nacional, além de evitar conflitos de interesses, ao restringir a delegação de funções estratégicas e, dessa forma, promove-se a transparência e a imparcialidade na relação entre o poder público e os concessionários privados.

Essa explicitação no texto legal não apenas oferece maior clareza e segurança jurídica, mas também fortalece a integração entre o modelo de concessão e os princípios constitucionais que norteiam a administração pública. Portanto, sua inclusão é indispensável para garantir que o setor portuário continue a operar em consonância com o interesse público, respeitando os limites e as responsabilidades de cada ator envolvido.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253296211500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253296211500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 12:22:39.040 - PL073325
EMC 215/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.215/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XVII do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

XVII - Delegação: instrumento de descentralização administrativa que viabiliza a transferência, por meio de convênio, da gestão e da exploração de portos públicos para Estados, Municípios ou consórcios públicos, em conformidade com as disposições legais aplicáveis." (NR)

JUSTIFICATIVA

Proposta de emenda ao dispositivo tem como objetivo promover maior clareza e precisão na definição de "Delegação" no contexto da descentralização administrativa, assegurando que o texto jurídico reflita de forma inequívoca os mecanismos previstos. A utilização de termos como "instrumento" enfatiza o caráter técnico e jurídico do ato, ao passo que a expressão "viabiliza a transferência" reforça o propósito prático e operativo da delegação.

Além disso, a inclusão de "gestão e exploração de portos públicos" delimita de forma abrangente as competências que podem ser descentralizadas, evitando ambiguidades quanto às atribuições transferidas. Ao estabelecer que o procedimento se dará "por meio de convênio" e "em conformidade com as disposições legais aplicáveis," a redação ressalta a necessidade de obediência à legalidade, proporcionando segurança jurídica aos entes federados envolvidos.

CD253525749000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253525749000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 11/08/2025 12:22:39.040 - PL073325
EMC 215/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.215/2025

CD253525749000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253525749000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 12:58:09.463 - PL0733
EMC 216/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.216/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Suprima-se os parágrafos I e II do artigo 74 do Projeto de Lei nº 733, de 2025.

Suprima-se os parágrafos I e II do artigo 74 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, que passa a ter a seguinte redação:

"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."

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258603266900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Apresentação: 11/08/2025 12:58:09.463 - PL0733
EMC 216/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.216/2025

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo suprimir o Parágrafo Primeiro e o Parágrafo Segundo do artigo 74 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, por entender que são inadequados sob os pontos de vista jurídico e regulatório.

Em relação ao Parágrafo Primeiro, há uma desconexão lógica com o próprio caput do Artigo 74, que se refere a "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**" (grifo nosso).

O caput se refere, portanto, a áreas que estão fora do porto público, visto que o seu acesso ao Porto Público, ou Porto Organizado, depende de contrato de passagem.

Ainda sobre o Parágrafo Primeiro, destaca-se também a inadequação do ponto de vista regulatório.

Caso tal área em que se desenvolvam as atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias esteja "dentro do porto público", ela deverá ser objeto de contrato específico com o Poder Concedente que autorize o titular do contrato a explorá-la, tornando, portanto, sem efeito a redação do referido Parágrafo.

Em relação ao Parágrafo Segundo, a previsão de que tais áreas localizadas fora do porto público, mas com acesso mediante Contrato de Passagem, possam ser disciplinadas como Contratos de Adesão é igualmente inadequada sob os pontos de vista jurídico e regulatório.

Isso porque os institutos do Contrato de Passagem e da outorga por Contrato de Adesão são efetivamente incompatíveis.

O requerimento de outorga de autorização, conforme a Resolução nº 71 de 2022 da ANTAQ, além dos diversos requisitos técnicos, possui como exigência fundamental a apresentação de "título

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258603266900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Apresentação: 11/08/2025 12:58:09.463 - PL0733
EMC 216/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.216/2025

de propriedade do terreno, inscrição de ocupação, certidão de aforamento ou contrato de cessão sob regime de direito real, ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do terreno;" (artigo 4º, inciso IV).

O Contrato de Passagem, contudo, único instrumento jurídico apto a autorizar o acesso e compartilhamento de infraestrutura do Porto Organizado com terceiros, não confere direito de uso e fruição sobre a área da operação.

Com isso, torna-se impossível uma equiparação entre os institutos, ou mesmo um tratamento análogo ou subsidiário.

Além disso, a proposta de se permitir que áreas retroportuárias com Contrato de Passagem sejam disciplinadas como outorgas por Contrato de Adesão contribui para uma indevida sobreposição de regimes de natureza jurídica completamente distintos.

O Contrato de Passagem confere o direito de exploração de uma área de Porto Organizado, como já mencionado acima. Já o Contrato de Adesão é o instrumento que formaliza a outorga de autorização de exploração de uma atividade econômica, qual seja, a atividade portuária fora de um Porto Organizado.

A disciplina, ainda que análoga ou subsidiária, de retroárea com Contrato de Passagem como outorgada por Contrato de Adesão, pode comprometer a segurança jurídica das operações e certamente irá gerar graves incertezas regulatórias.

Os Terminais Retroportuários com Contrato de Passagem desempenham função logística conexa ao Porto Organizado e não devem ser confundidos com instalações autônomas e independentes, como são os terminais com outorga por Contrato de Adesão.

Dessa forma, a supressão dos referidos dispositivos é necessária para resguardar a coerência normativa do sistema

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258603266900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

portuário nacional e garantir um ambiente regulatório estável, claro e funcional aos operadores logísticos, especialmente, no caso em tela, os terminais retroportuários.

Sala das sessões em de de 2025

Beto Richa - PSDB/PR

Apresentação: 11/08/2025 12:58:09.463 - PL073
EMC 216/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.216/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258603266900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Apresentação: 11/08/2025 12:58:09.463 - PL0733
EMC 217/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.217/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Suprima-se o inciso III do artigo 9 do Projeto de Lei nº 733, de 2025.

Suprima-se o inciso III do artigo 9 do Projeto de Lei nº 733, de 2025 que passa a ter a seguinte redação:

"**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;

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

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252089886800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Apresentação: 11/08/2025 12:58:09.463 - PL0733
EMC 217/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.217/2025

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo suprimir o Inciso Terceiro do artigo 9 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, visando resguardar a coerência institucional do ordenamento jurídico infralegal, evitando a sobreposição indevida de competências entre a ANTAQ e a Receita Federal do Brasil. Conforme o arcabouço legal atualmente vigente, a definição dos critérios e formas de exploração de terminais alfandegados é de atribuição exclusiva da RFB, nos termos da Portaria RFB nº 143/022, que disciplina com rigor as condições para um terminal poder armazenar cargas de importação antes de sua nacionalização.

Em outras palavras, os terminais retroportuários alfandegados não desempenham atividade portuária nem possuem conexão direta com o transporte aquaviário, razão pela qual não se justifica o exercício da função regulatória da ANTAQ sobre essas estruturas. A atuação da Agência sobre esses terminais representaria um desvio da sua finalidade institucional e introduziria complexidade regulatória desnecessária, dificultando os procedimentos logísticos e aduaneiros sem ganho efetivo de eficiência ou segurança.

A proposta de supressão se ancora, na constatação de que a maioria da movimentação de cargas nesses terminais ocorre fora do perímetro portuário, frequentemente em áreas urbanas distantes dos portos organizados. A eventual regulação pela ANTAQ implicaria, portanto, em extrapolação geográfica e funcional da sua competência, contrariando o modelo de facilitação do comércio adotado pelo Brasil junto à Organização Mundial do Comércio (OMC), e potencialmente gerando aumento de custos operacionais, insegurança jurídica e perda de competitividade no comércio exterior.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252089886800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Apresentação: 11/08/2025 12:58:09.463 - PL0733
EMC 217/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.217/2025

Ademais, a entrega de cargas para terminais retroportuários alfandegados já é regida por critérios rigorosos de agendamento e controle logístico definidos pelas próprias autoridades portuárias, ANTAQ e Receita Federal. A regulação adicional proposta não traria inovação útil, somente replicaria obrigações já existentes, contrariando os princípios da eficiência e da economicidade na administração pública.

Em suma, a presente emenda busca preservar a clareza das competências institucionais, evitar duplicidade normativa e burocracia regulatória, e garantir que a ANTAQ permaneça focada na regulação dos serviços efetivamente vinculados ao transporte aquaviário. Ao retirar o inciso III, o texto legal, mantém-se aderente ao escopo técnico de cada órgão, promove segurança jurídica e reforça o compromisso do Brasil com a modernização e desburocratização do seu sistema logístico e aduaneiro.

Sala das sessões em de de 2025

Beto Richa - PSDB/PR

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252089886800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Apresentação: 11/08/2025 12:58:09.463 - PL0733
EMC 218/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.218/2025

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Alteração do texto do inciso XI do artigo 71 do Projeto de Lei nº 733, de 2025.

Dá-se nova redação ao inciso XI do artigo 71 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

XI - à vedação de indenização automática por extinção do contrato, salvo nos casos em que houver autorização prévia da autoridade portuária para investimentos permanentes não amortizados, ou quando comprovado o descumprimento contratual pela própria autoridade concedente."

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258157124000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Apresentação: 11/08/2025 12:58:09.463 - PL0733
EMC 218/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.218/2025

JUSTIFICATIVA

A redação original do inciso XI do art. 71 prevê a "impossibilidade de indenização ao beneficiário da passagem", estabelecendo vedação absoluta de reparação, independentemente das circunstâncias que levem à extinção do contrato. Essa formulação, embora destinada a evitar passivos excessivos ao poder concedente, apresenta fragilidades jurídicas e potenciais efeitos adversos à segurança e atratividade do investimento privado no setor portuário.

A proposta de nova redação encontra respaldo no princípio da segurança jurídica e da isonomia, que exigem tratamento equilibrado entre as partes e previsibilidade nas regras contratuais.

Ainda, é importante destacar a necessidade de se observar o princípio do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos, que garante que a extinção do contrato não pode inviabilizar o retorno dos investimentos realizados com autorização do poder concedente. A vedação absoluta de indenização afronta esse princípio, criando instabilidade que afasta investimentos de longo prazo.

Além disso, a Constituição Federal estabelece a responsabilidade objetiva do Estado por danos causados por seus agentes, inclusive por descumprimento contratual.

No âmbito civil, o Código Civil Brasileiro impõe que o contrato seja regido pela função social, pelo equilíbrio e pela boa-fé objetiva, vedando cláusulas que impliquem renúncia genérica a direitos ou que gerem vantagem manifestamente excessiva para uma das partes.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258157124000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Apresentação: 11/08/2025 12:58:09.463 - PL0733
EMC 218/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.218/2025

Essa redação preserva o interesse público, evitando indenizações automáticas e injustificadas, mas garante ao beneficiário reparação justa em hipóteses objetivas e comprovadas. O equilíbrio alcançado reforça a segurança jurídica, a previsibilidade regulatória e a atratividade de investimentos privados no setor portuário, alinhando o PL 733/2025 às melhores práticas nacionais e internacionais de concessões e autorizações de infraestrutura.

Sala das sessões em de de 2025

Beto Richa - PSDB/PR

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258157124000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 14:36:47.497 - PL073325
EMC 219/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.219/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XVI do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

XVI - Administração Portuária: empresa privada responsável pela gestão do porto público concedido ou sociedade de propósito específico, sociedade empresária constituída para a gestão e exploração do porto privado;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca estabelecer uma definição mais precisa e abrangente para o conceito de Administração Portuária, considerando as diferentes naturezas jurídicas e operacionais dos portos públicos concedidos e dos portos privados. Ao incluir expressamente a figura da sociedade de propósito específico como responsável pela gestão e exploração do porto privado, a proposta alinha-se às práticas contemporâneas de governança empresarial, garantindo maior clareza normativa e segurança jurídica.

Ao incluir os portos privados no conceito de Administração Portuária e, portando, seus gestores qualificados como Administradores do Porto, busca-se um alinhamento estratégico e normativo que promove a integração operacional e regulatória, possibilitando maior coordenação entre os diferentes tipos de instalações portuárias, melhorando a eficiência logística e assegurando padrões uniformes de governança e segurança.

CD251895653900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251895653900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 14:36:47.497 - PL073325
EMC 219/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.219/2025

Essa alteração reforça a importância de delimitar as competências e responsabilidades das entidades envolvidas na administração portuária, promovendo eficiência e transparência nas operações, além de assegurar conformidade com as normas regulatórias aplicáveis. Ademais, a inclusão específica do modelo de sociedade empresária, no caso, a sociedade de propósito específico, demonstra sensibilidade às dinâmicas do setor portuário, reconhecendo a necessidade de modelos flexíveis e adaptados às demandas do mercado e à evolução do setor logístico.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251895653900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251895653900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 14:38:40.380 - PL073325
EMC 220/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.220/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XV do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

XV - Autoridade Portuária: entidade constituída sob a forma de empresa pública, sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios, responsável pela exploração, administração e gestão do porto público;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A emenda em questão destaca-se pela sua relevância na modernização e fortalecimento da gestão portuária, ao estabelecer que a Autoridade Portuária pode ser composta por empresa pública, sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios. Essa proposta reflete a evolução conceitual e prática da governança portuária contemporânea.

Estudos recentes sobre governança portuária, como os apresentados por Jason Monios em "Polycentric Port Governance", demonstram que essa governança está cada vez mais reconhecida como um processo que transcende fronteiras administrativas e territoriais, operando em múltiplas escalas de governo e promovendo vínculos entre organizações governamentais, não governamentais e indivíduos. Essa abordagem policêntrica contribui para uma gestão integrada, colaborativa e adaptada às complexidades do setor portuário globalizado.

CD252322168800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252322168800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 14:38:40.380 - PL073325
EMC 220/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.220/2025

No contexto nacional, a possibilidade de incluir Consórcios Públicos na gestão portuária encontra respaldo no Art. 241 da Constituição Federal de 1988, que prevê a gestão associada entre entes federativos. Além disso, a Lei nº 9.277/1997, em seu Art.2º, autoriza a delegação de portos a consórcios públicos, conforme regulamento pelo DECRETO Nº 2.184, DE 24 DE MARÇO DE 1997.

Ao adequar o texto do inciso ao disposto no inciso XVII da Delegação, a proposta de emenda reforça a necessidade de integrar diferentes entes federativos ou consórcios destes para a exploração e gestão dos portos públicos, promovendo uma administração mais eficiente, transparente e alinhada aos interesses da coletividade. Essa integração potencializa a capacidade de planejamento e desenvolvimento do Complexo Portuário, assegurando a implementação do Plano Mestre e o fortalecimento das funções de regulação, fiscalização, proteção, sustentabilidade, segurança portuária e o relacionamento com usuários e comunidades locais.

Portanto, a inclusão dos Consórcios Públicos como possíveis gestores portuários é uma medida estratégica, que promove maior sinergia entre os entes envolvidos, assegura o alinhamento com as melhores práticas internacionais de governança e contribui para o desenvolvimento sustentável e competitivo do setor portuário no Brasil.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD252322168800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252322168800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 14:40:28.573 - PL073325
EMC 221/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.221/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Acrescente-se ao Art. 6º o seguinte Inciso XXXV:

"Art. 6º .....

.....

.....

I - .....

.....

.....

XXXV - Zona de Influência Portuária (ZIP) - espaço geoeconômico delimitado a partir de variáveis técnicas, econômicas, políticas e sociais e parte integrante do Plano Mestre, que é diretamente impactado pelas operações de um porto ou complexo portuário e contribuinte para suas atividades, devendo abranger desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelo porto até as áreas que dependem economicamente ou logisticamente de suas operações."

JUSTIFICATIVA

Com a citação nos incisos VIII e IX do Art.6º acerca do conceito jurídico de Terminal Retroportuário Alfandegado e de Terminal de Contêineres Vazios, onde há a citação de que estes estão localizados em uma Zona de Influência Portuária (ZIP) há, portanto, a necessidade de definir, juridicamente, o conceito jurídico da ZIP, como sendo um espaço geoeconômico que irá abranger essa espécie de terminal estrategicamente delimitado, que desempenha um papel fundamental no desenvolvimento e operação de portos e complexos portuários, constituindo-se em uma zona de atividades logísticas e, em especial, industriais que buscam se localizar em áreas próximas aos portos e de fácil acesso terrestre.

Baseando-se em variáveis técnicas, econômicas, políticas e sociais, conforme descrito no inciso XXXV, essa delimitação reflete não apenas os

CD257374526100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257374526100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 14:40:28.573 - PL073325
EMC 221/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.221/2025

impactos diretos das operações portuárias, mas também sua contribuição para a dinâmica econômica e logística de sua região.

A ZIP abrange áreas diversificadas, desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelos portos até regiões que dependem econômica e logisticamente dessas operações. Dessa forma, ela torna-se parte integrante do planejamento territorial e estratégico do setor portuário, destacando-se no contexto do Plano Mestre.

Além disso, a identificação de uma ZIP é essencial para a otimização de cadeias logísticas, integração regional e atração de investimentos. Ao compreender e mapear os fluxos econômicos e logísticos, bem como as interações sociais e políticas associadas, a zona de influência possibilita um planejamento mais eficiente e sustentável, promovendo o desenvolvimento econômico local e regional.

A inclusão do inciso que define a Zona de Influência Portuária busca estabelecer de forma clara os limites e as características do espaço geográfico diretamente impactado pelas operações portuárias, promovendo um entendimento abrangente e técnico sobre a interação entre o porto e a região ao seu redor. Essa definição é essencial para subsidiar políticas públicas, planejamento estratégico e gestão eficiente dos portos, assegurando que as atividades portuárias sejam desenvolvidas de maneira integrada ao território e às comunidades impactadas.

Ao incluir desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelo porto até as áreas que dependem econômica e logisticamente de suas operações, o inciso reconhece a complexidade das cadeias logísticas e produtivas envolvidas. Além disso, sua vinculação ao Plano Mestre reforça o alinhamento estratégico com instrumentos de planejamento portuário, garantindo que a gestão da Zona de Influência Portuária seja feita de maneira coordenada, sustentável e em conformidade com as diretrizes de desenvolvimento nacional.

Essa proposta contribui para fortalecer a governança portuária, ampliando a transparência e a eficiência das decisões que impactam não apenas o porto, mas também as regiões diretamente relacionadas às suas atividades econômicas e logísticas.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD257374526100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257374526100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 14:46:18.563 - PL073325
EMC 222/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.222/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso XIV do Art. 6º para a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

I - .....

.....

XIV - Área do Porto Público: poligonal de delimitação geográfica que define os limites físicos e de jurisdição administrativa do porto público, englobando as áreas em terra e água, a zona de influência portuária, a respectiva infraestrutura de proteção e de acesso terrestre e aquaviário, sob jurisdição administrativa da Autoridade Portuária;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão do conceito de "Área do Porto Público" na emenda tem como objetivo aprimorar a definição legal e operacional do espaço geográfico que compreende os limites físicos e a jurisdição administrativa do porto público. Esse delineamento é fundamental para assegurar a organização e a efetividade das ações da Autoridade Portuária, baseando-se nos princípios e funções da jurisdição administrativa.

A jurisdição administrativa, nesse contexto, delimita a competência da Autoridade Portuária para regulamentar, fiscalizar e administrar de forma exclusiva e eficiente as atividades dentro da área delimitada. Essa competência é indispensável para evitar conflitos de competências entre diferentes entidades e assegurar a harmonia na gestão e operação do porto público. Por meio da definição clara da poligonal geográfica, a Autoridade Portuária tem sua

CD256213924200

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256213924200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 14:46:18.563 - PL073325
EMC 222/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.222/2025

capacidade de gestão fortalecida, promovendo o cumprimento de suas atribuições legais e a manutenção da ordem pública no local.

Além disso, a delimitação geográfica que abrange áreas em terra e água, a zona de influência portuária e a infraestrutura de proteção e acesso terrestre e aquaviário reflete a complexidade e a abrangência das operações portuárias modernas. Essa abordagem integrada e baseada na jurisdição administrativa garante maior segurança jurídica e eficiência operacional, contribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico da região atendida pelo porto.

Portanto, a emenda proposta é essencial para consolidar a autoridade e as responsabilidades da Autoridade Portuária, oferecendo uma base sólida para o planejamento, a regulação e o desenvolvimento sustentável das operações portuárias.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256213924200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256213924200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 15:04:20.610 - PL073325
EMC 223/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.223/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o termo "água" do texto do Inciso III do Art 6º do PL 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A supressão da palavra "água" no texto do inciso III tem como fundamento a impossibilidade jurídica de cessão ou apropriação privada de espaços físicos em águas públicas, consideradas bens de domínio da União conforme dispõe o artigo 20, inciso III, da Constituição Federal de 1988.

Adicionalmente, a Lei nº 9.636/1998, que trata da gestão de bens imóveis da União, reforça o caráter público desses espaços e inviabiliza sua exploração ou ocupação por particulares, salvo em condições excepcionais e devidamente regulamentadas, o que não é compatível com a definição de "porto privado" apresentada.

A supressão busca alinhar o texto legal aos princípios constitucionais e normativos vigentes, evitando interpretações que possam gerar conflitos jurídicos ou práticas contrárias à legislação. Além disso, a exclusão do termo mantém a clareza e a coerência do dispositivo, preservando a caracterização dos portos privados como instalações essencialmente terrestres, que utilizam a infraestrutura aquaviária sem infringir normas sobre o uso de bens públicos.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258805682900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258805682900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 15:11:11.273 - PL073325
EMC 224/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.224/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o *caput* do Art 5º do PL 733/2025 para a seguinte redação:

"Art. 5º As propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, integrantes do Sistema Portuário expressos no Art.2º desta Lei, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto social e econômico."

JUSTIFICATIVA

A proposta de modificação do artigo busca corrigir uma lacuna normativa que eximiria a Autoridade Marítima da obrigatoriedade de realizar Análise de Impacto Regulatório (AIR) em seus atos normativos sobre as atividades portuárias. A realização de AIR é um instrumento essencial de transparência e governança, que visa assegurar que os atos normativos sejam precedidos por uma avaliação detalhada de seus possíveis efeitos, especialmente no que diz respeito ao impacto econômico.

Ao incluir a obrigatoriedade de AIR, a proposta reforça a necessidade de decisões regulatórias fundamentadas, que levem em consideração a razoabilidade e os potenciais impactos para agentes econômicos e usuários dos serviços, promovendo maior equilíbrio, eficiência e previsibilidade. Dessa forma, a emenda contribui para um ambiente normativo mais robusto e alinhado aos princípios de segurança jurídica e desenvolvimento sustentável no âmbito do Sistema Portuário, que inclui todos os agentes públicos, sem exceções.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD258132278400

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258132278400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 15:13:55.487 - PL073325
EMC 225/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.225/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o Inciso XII do Art.4º do PL 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A proposta de supressão do inciso *"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 a fase de licitação, a atividade do terminal e eventuais investimentos obrigatórios"* baseia-se em duas principais razões: a incorreção de técnica legislativa e o impacto negativo na segurança jurídica.

Em primeiro lugar, a inclusão de dispositivos que preveem a modernização de contratos vigentes por meio de alteração legislativa viola princípios fundamentais de técnica legislativa. A prática de se alterar contratos já firmados de forma unilateral compromete a integridade do ordenamento jurídico, uma vez que a segurança e a previsibilidade são elementos essenciais em qualquer relação contratual.

Adicionalmente, a permissão para alteração de contratos em andamento gera um ambiente de insegurança jurídica, tanto para o Estado quanto para concessionários, arrendatários e autorizatários. A instabilidade criada por alterações legislativas dessa natureza pode desincentivar investimentos no setor portuário, pois agentes econômicos passam a perceber maior risco ao celebrar contratos com o poder público.

Outro ponto relevante é que o inciso, ao tentar contemplar a modernização e simplificação de contratos, acaba por desconsiderar o princípio da proteção ao ato jurídico perfeito, consagrado no artigo 5º, inciso XXXVI, da Constituição Federal de 1988. O respeito a contratos vigentes é indispensável para garantir a confiança entre as partes, assim como para preservar o equilíbrio entre direitos e obrigações previamente acordados.

CD259500291500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259500291500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 15:13:55.487 - PL073325
EMC 225/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.225/2025

Por fim, a precificação de áreas públicas "considerando a atividade do terminal e investimentos obrigatórios apenas para a fase de licitação" carece de clareza e objetividade. Tal abertura interpretativa pode dar margem a entendimentos conflitantes, que favorecem práticas desiguais e dificultam a aplicação eficiente do dispositivo.

Portanto, a supressão do inciso em questão se mostra indispensável para assegurar a estabilidade regulatória, preservar os direitos adquiridos pelas partes contratantes e garantir um ambiente favorável ao investimento e à operação eficiente do setor portuário.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD259500291500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259500291500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 15:15:52.510 - PL073325
EMC 226/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.226/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se ao Inciso X do Art.4º do PL 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 4º .....

.....

I - .....

.....

X- promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática." (NR)

JUSTIFICATIVA

A diretriz de, somente, adaptar-se às mudanças climáticas como expresso no texto original do inciso dá a conotação e interpretação de uma atitude de reação em vez de antecipação de medidas.

A inclusão da promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática reflete uma abordagem proativa e estratégica frente aos desafios ambientais contemporâneos. Enquanto a adaptação às mudanças climáticas é essencial, limitarmo-nos apenas a essa diretriz implica em uma postura reativa, focada em administrar as consequências ao invés de atuar na raiz do problema.

Dessa forma, a emenda proposta busca incorporar uma perspectiva antecipatória, incentivando a implementação de tecnologias que não apenas reduzam os efeitos adversos das mudanças climáticas, mas também promovam um desenvolvimento sustentável e responsável. Tal medida fortalece o compromisso com ações concretas que alinhem eficiência econômica e preservação ambiental, posicionando a sociedade como protagonista na mitigação dos impactos climáticos globais

Sala da Comissão, de de 2025

CD251057629000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251057629000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Deputado **HELDER SALOMÃO**

Apresentação: 11/08/2025 15:15:52.510 - PL073325
EMC 226/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.226/2025

CD251057629000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251057629000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 15:17:25.093 - PL073325
EMC 227/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.227/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se ao Inciso VIII do Art.4º do PL 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 4º .....

.....

I - .....

.....

VIII - governança plena na gestão dos portos público e governança corporativa portuária para os portos privados." (NR)

JUSTIFICATIVA

A inserção do conceito de governança corporativa portuária para os portos privados visa estabelecer diretrizes claras que alinhem as práticas empresariais aos princípios de transparência, equidade, eficiência operacional e sustentabilidade, essenciais para o equilíbrio competitivo no setor portuário.

Embora os portos públicos estejam naturalmente subordinados a princípios de governança plena, que garantem accountability e ampla acessibilidade, observa-se que os portos privados, por sua natureza e estrutura voltada ao lucro, tendem a operar com maior autonomia. Isso pode, em certos casos, resultar em práticas discriminatórias ou na adoção de barreiras que comprometem a acessibilidade e violam o conceito de Facilidade Essencial (*Essential Facilities*), já consagrado nos Arts. 7º e 13º da Lei nº 12.815/2013.

Ao formalizar a governança corporativa portuária, busca-se assegurar que os portos privados adotem práticas condizentes com:

a) Transparência nas operações e tomadas de decisão, promovendo um ambiente acessível e confiável para usuários e investidores.
b) Condições justas de acesso às instalações e serviços, alinhadas ao princípio de isonomia e à mitigação de práticas discriminatórias.

CD252130283700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252130283700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 15:17:25.093 - PL073325
EMC 227/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.227/2025

c) Sustentabilidade, considerando aspectos econômicos, sociais e ambientais, em consonância com os objetivos de longo prazo do setor portuário.

d) Eficiência e responsabilidade regulatória, garantindo que os portos privados operem em conformidade com as disposições legais e com princípios de competitividade leal.

A introdução do conceito de governança corporativa portuária tem como objetivo não apenas harmonizar as relações entre os diversos atores do setor, mas também fortalecer a confiança do mercado e promover um ambiente regulatório mais justo. Dessa forma, busca-se fomentar a concorrência saudável e assegurar que o setor portuário, como um todo, funcione como um pilar estratégico para o desenvolvimento econômico sustentável do Brasil.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD252130283700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252130283700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 15:19:31.087 - PL073325
EMC 228/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.228/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se ao Inciso VII do Art.4º do PL 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 4º .....

.....

I - .....

.....

VII - assegurar segurança jurídica e regulatória, com vistas a fomentar e maximizar os investimentos privados em infraestrutura e superestrutura, promovendo estabilidade, transparência e confiabilidade no ambiente normativo." (NR)

JUSTIFICATIVA

A emenda modificativa proposta busca aprimorar a redação do inciso original, substituindo a expressão 'alavancagem' por termos mais adequados à linguagem jurídica. A palavra 'alavancagem', amplamente empregada no jargão econômico, possui conotação polissêmica, o que pode gerar ambiguidade e interpretações divergentes no contexto normativo.

Nesse sentido, a reformulação do texto visa garantir maior precisão terminológica, alinhando-se aos padrões da linguagem jurídica e administrativa. A nova redação proposta promove clareza e objetividade, ao mesmo tempo em que preserva o objetivo de fomentar e maximizar os investimentos privados em infraestrutura e superestrutura, reforçando os princípios de segurança jurídica, estabilidade e transparência no ambiente normativo.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251899213500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251899213500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 15:21:13.827 - PL073325
EMC 229/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.229/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Suprima-se o Inciso V do Art.4º do PL 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A proposta supressiva do inciso busca restabelecer a obrigação do Estado em regular a atividade econômica portuária para todos, seja público ou privado, e que não atuem de forma abusiva ao fixarem as suas tarifas ou preços infringindo o princípio da modicidade.

A proposta do inciso V traz um grande eufemismo ao tratar da modicidade, propondo apenas a ação de "estímulo" pelo Estado, ou seja, outro tratamento diferenciado para o porto privado, o que representa uma diminuição do seu papel como garantidor da modicidade e da publicidade dos preços públicos.

Isso gera um risco de tolerância a práticas de preços que não sejam módicos, retirando das mãos do Estado o seu papel de sancionar e, pelo projeto, agora somente com a responsabilidade de apenas estimular para obter a modicidade. Somente através de um papel garantista o Estado pode inibir condutas abusivas do setor privado, não sendo viável depender da autorregulação (Art. 38 e seguintes do projeto) neste campo econômico devido ao claro conflito de interesses entre a exploração comercial e as necessidades dos usuários exportadores e importadores.

O princípio da modicidade tarifária tem como objetivo garantir que tarifas e preços públicos sejam acessíveis, promovendo o equilíbrio entre os custos operacionais e os interesses sociais e econômicos. Esse princípio está implicitamente presente na Constituição Federal brasileira de 1988, que estabelece como um dos fundamentos do serviço público o atendimento ao interesse coletivo, conforme o artigo 175, que regula a prestação de serviços públicos mediante concessão ou permissão, sempre por meio de licitação.

No campo da legislação infraconstitucional, a modicidade tarifária é reforçada por normas como a Lei nº 8.987/1995, que trata do regime de concessão e permissão de serviços públicos. O artigo 6º dessa lei prevê que a

CD251616790000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251616790000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 15:21:13.827 - PL073325
EMC 229/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.229/2025

tarifa seja justa e adequada, visando não apenas à remuneração do concessionário, mas também à proteção do usuário contra abusos econômicos

A atual legislação portuária é mais assertiva e benéfica pró usuários dos serviços portuários ao utilizar o termo "garantia" (Art. 3º, II, Lei nº 12.815/2013), referindo-se ao compromisso de assegurar que determinadas condições serão cumpridas ou que certos direitos serão protegidos e, a proposta legislativa ora com emenda supressiva, visa exatamente retirar a intervenção do Estado diante de práticas abusivas das administrações portuárias privadas, pois o porto público estará diante da ação garantista deste por força do Art.3º, III e, aqui residindo mais um dispositivo sub-reptício de legalizar uma assimetria regulatória em prol do porto privado.

O garantismo se manifesta de várias formas, incluindo, no caso em questão, a garantia legal, independentemente de cláusulas contratuais específicas, como a garantia de produtos e serviços no Código de Defesa do Consumidor ou dos usuários dos serviços prestados pelas instalações portuárias.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD251616790000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251616790000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 15:23:18.630 - PL073325
EMC 230/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.230/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Dê-se ao Inciso VI do Art.4º do PL 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 4º .....

.....

I - .....

.....

VI - estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos e privados, bem como às instalações e atividades portuárias;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A modificação proposta ao inciso "VI – estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos e privados, bem como às instalações e atividades portuárias;" busca assegurar a efetiva aplicação do princípio da isonomia e promover a competitividade justa no setor portuário brasileiro.

A redação original do inciso reforça a garantia de amplo acesso exclusivamente aos portos públicos, algo que já é inerente à sua natureza pública e à sua função social. No entanto, exclui explicitamente os portos privados da mesma prerrogativa, o que contraria o equilíbrio competitivo que deve nortear o setor. Observa-se, na prática, que terminais de uso privado frequentemente erigem barreiras ao acesso às suas instalações, limitando a utilização por determinados usuários e comprometendo o conceito de Facilidade Essencial (Essential Facilities). Este conceito, consagrado nos Arts. 7º e 13º da Lei nº 12.815/2013, determina que portos, sejam públicos ou privados, devem atuar de maneira acessível e não discriminatória.

Ao incluir expressamente os portos privados na garantia de amplo acesso, busca-se mitigar práticas que favoreçam a restrição ou discriminação de

CD256764431700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256764431700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 15:23:18.630 - PL073325
EMC 230/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.230/2025

usuários, promovendo a transparência e a equidade nas operações portuárias. Essa medida visa assegurar um ambiente regulatório equilibrado, incentivando uma concorrência saudável entre os agentes do setor e alinhando-se ao interesse público de eficiência logística e desenvolvimento sustentável.

Ademais, a inclusão também reforça o compromisso com os pilares da competitividade e da integração dos atores do setor, promovendo a harmonização entre os interesses públicos e privados e ampliando as condições para um crescimento econômico equilibrado e inclusivo.

Por fim, a alteração contribui para a modernização do marco regulatório, alinhando-o com as melhores práticas internacionais, e demonstra o compromisso do Brasil em consolidar-se como um dos principais players no comércio global.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256764431700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256764431700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 15:25:16.327 - PL073325
EMC 231/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.231/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se o Inciso II do Art.4º do PL 733/2025 :

"Art. 4º .....

.....

I - .....

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário." (NR)

JUSTIFICATIVA

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

- Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.
- Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade

CD255434251300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255434251300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 15:25:16.327 - PL073325
EMC 231/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.231/2025

portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

• Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD255434251300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255434251300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 11/08/2025 15:33:03.853 - PL073325
EMC 232/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.232/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Acrescente-se o seguinte Inciso XVI ao Art.3º do PL 733/2025 :

"Art. 3º .....

.....

I - .....

.....

XVI – Serviço adequado, o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas e/ou preços." (NR)

JUSTIFICATIVA

O princípio do serviço adequado como pilar da política setorial portuária para a operação e exploração tem como objetivo assegurar que os serviços prestados atendam às necessidades da sociedade de forma eficiente, acessível e contínua. A definição proposta estabelece padrões claros e abrangentes, que englobam a regularidade, continuidade e eficiência, essenciais para garantir a confiabilidade dos serviços.

Além disso, aspectos como segurança e atualidade destacam a importância de oferecer serviços que atendam às normas técnicas e de qualidade, acompanhando as inovações e demandas do contexto contemporâneo. A inclusão da generalidade garante que os serviços sejam acessíveis a todos, sem discriminação, enquanto a cortesia na prestação promove um atendimento humanizado e respeitoso.

Por fim, o princípio também reconhece a necessidade de modicidade nas tarifas e/ou preços, assegurando que os custos dos serviços sejam compatíveis com a capacidade de pagamento dos usuários, promovendo a justiça social e o equilíbrio econômico na prestação dos serviços. Dessa forma, o princípio do serviço adequado consolida-se como um pilar fundamental para a gestão eficiente e justa dos serviços públicos e privados.

Sala da Comissão, de de 2025

CD254733960700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254733960700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 11/08/2025 15:33:03.853 - PL073325
EMC 232/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.232/2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254733960700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254733960700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 12/08/2025 12:30:57.400 - PL0733
EMC 233/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.233/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Leônidas Cristino

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
Projeto de Lei Nº 733/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 57 do Projeto de Lei nº 733 de 2025 a seguinte redação:

"Art. 57. Nas hipóteses de área portuária dedicada à operação indústria-porto, segundo conceito Cadeia Verticalizada Indústria-Porto, e incluindo as unidades flutuantes de armazenagem e regaseificação (FSRU), o arrendamento será realizado mediante chamamento público, desde que preenchidos os seguintes requisitos:
....."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda retira a hipótese de contratação direta para a seleção de arrendatário a utilizarem áreas portuárias dedicadas à operação indústria-porto. Assim, restaria somente a modalidade de chamamento público para a referida seleção.

A contratação direta está prevista em casos de dispensa da licitação, ou seja, quando a licitação é possível, mas não obrigatória, como em casos de baixo valor, ou em casos de inexibilidade, ou quando a competição é inviável, como o caso de exclusividade do fornecedor ou notória especialização.

Entretanto, apesar de conferir maior celeridade ao processo, consideramos que a contratação direta teria como efeitos a diminuição da competitividade formal, além do risco de favorecimentos e uma provável redução na publicidade dos atos praticados na seleção de arrendatários.

Diante do exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

DEPUTADO FEDERAL

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251952879500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Leônidas Cristino

LEÔNIDAS CRISTINO – PDT/CE

Apresentação: 12/08/2025 12:30:57.400 - PL0733
EMC 233/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.233/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251952879500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 234/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.234/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Inclua-se o art. 12-A ao presente projeto de lei, com a redação a seguir:

"Art. 12-A. A regulação da ANTAQ deverá estabelecer prazos máximos de análise célere para a tramitação e conclusão de todos os processos sob sua responsabilidade.

Parágrafo único. A regulação de que trata o caput deverá incluir previsão expressa para a aprovação tácita ou automática em caso de não pronunciamento da ANTAQ nos prazos definidos por ela mesma." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior **previsibilidade, celeridade e segurança jurídica** à atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ –, ao impor **prazos máximos para a tramitação de processos** administrativos no âmbito da regulação portuária. É recorrente a morosidade na análise de pedidos e processos submetidos às agências reguladoras e demais órgãos e entidades públicas, o que compromete o ambiente de negócios, inibe investimentos privados e gera insegurança jurídica. Em setores altamente dinâmicos e estratégicos, como o portuário, a demora na tomada de decisões regulatórias representa um entrave concreto ao desenvolvimento econômico.

A proposta busca atacar essa ineficiência ao determinar que a própria ANTAQ estabeleça prazos máximos para a análise de processos sob sua responsabilidade. Além disso, prevê-se mecanismo de aprovação tácita ou automática em caso de inércia da agência, instrumento já adotado com sucesso em outras áreas da administração pública.

A medida estimula a responsabilização regulatória e coíbe abusos por omissão, ao mesmo tempo em que respeita a autonomia da agência para definir, conforme a complexidade dos temas, os prazos adequados para suas análises.

CD258067256300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258067256300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 234/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.234/2025

Trata-se, portanto, de iniciativa que fortalece o arcabouço institucional da regulação portuária, sem engessar sua atuação.

Nesse sentido, a emenda está em sintonia com os princípios da **eficiência**, da **razoabilidade** e da **boa governança**, promovendo maior segurança jurídica e incentivando a participação do setor privado na modernização da infraestrutura portuária brasileira.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD258067256300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258067256300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 235/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.235/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o inciso XXIV do art. 6º do presente projeto de lei, com a redação a seguir:

"XXIV - Portos Estratégicos: portos públicos que desempenham papel essencial para a segurança e a soberania nacional, objetivando a integração e o desenvolvimento do País, observado o disposto no art. 173 da Constituição Federal." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda ajusta a definição de "Portos Estratégicos" contida no inciso XXIV do art. 6º, com dois objetivos centrais: a) tornar o conceito mais objetivo e juridicamente seguro; e b) remover elementos excessivamente subjetivos, em especial o termo "sustentável".

Na redação original, a inclusão do adjetivo "sustentável" amplia a margem de interpretação e pode gerar insegurança jurídica, uma vez que o termo, embora importante em políticas públicas, carece de parâmetros legais unívocos para aplicação neste contexto. A falta de critérios objetivos abre espaço para interpretações políticas, ideológicas ou discricionárias sobre quais portos se enquadrariam como estratégicos, comprometendo a previsibilidade e a transparência nas decisões.

Manter a definição original com termos vagos como "sustentável" poderia, no fim das contas, fragilizar até mesmo a proteção do que realmente é estratégico para a defesa nacional. Tudo isso é ruim porque amplia indevidamente o conceito, permitindo que portos sem real ou efetiva relevância para a segurança ou soberania nacional sejam assim classificados, o que dilui a prioridade dos casos genuinamente críticos. Essa elasticidade abre espaço para politização, dispersa recursos e atenção que deveriam se concentrar nos ativos efetivamente sensíveis e ainda gera

CD259873114200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259873114200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 235/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.235/2025

insegurança jurídica, com risco de judicialização e atrasos nas medidas essenciais à defesa nacional.

A nova redação propõe que “Portos Estratégicos” sejam definidos exclusivamente como portos públicos com papel essencial para a segurança e a soberania nacional, associados ao objetivo de integração e desenvolvimento do País. Esses elementos — segurança, soberania, integração e desenvolvimento — têm amparo mais claro no texto constitucional e no ordenamento jurídico, permitindo decisões fundamentadas e menos suscetíveis a uso político indevido.

Além disso, a emenda explicita a necessidade de observância ao art. 173 da Constituição Federal, que condiciona a atuação direta do Estado na exploração de atividades econômicas à defesa de imperativos de segurança nacional ou a relevante interesse coletivo. Isso reforça que a classificação como “estratégico” deve ser excepcional, devidamente motivada e amparada por critérios objetivos, evitando a criação de reservas de mercado ou a limitação injustificada de concessões e parcerias com a iniciativa privada.

Com essa alteração, mantém-se a possibilidade de tratamento especial para portos que de fato sejam cruciais à defesa nacional e à integração logística do país, mas evita-se que conceitos vagos ou subjetivos sirvam de barreira arbitrária, ideológica ou política ao desenvolvimento e à modernização do sistema portuário.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD259873114200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259873114200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 236/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.236/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Inclua-se o art. 136-A ao presente projeto de lei, com a redação a seguir:

"Art. 136-A. O Poder Executivo estabelecerá na Lei Orçamentária Anual, a seu critério, dotação específica para apoiar adaptações ambientais, tecnológicas ou outras previstas nesta lei, ficando vedado o custeio direto dessas iniciativas mediante tarifa dos serviços portuários ou de demais taxas relativas a esses serviços ou por meio de obrigações ou contrapartidas compensatórias ou regulatórias impostas aos agentes do Sistema Portuário Brasileiro." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade assegurar que eventuais investimentos em infraestrutura decorrentes de exigências de natureza ambiental, tecnológica ou outras previstas no presente projeto de lei — especialmente aquelas relacionadas a padrões ESG (ambientais, sociais e de governança) — sejam objeto de previsão orçamentária federal, respeitando os princípios da boa governança pública e da unicidade do orçamento.

Nos moldes do texto atual do projeto, há risco de que o ônus dessas adaptações recaia, de forma unilateral e desproporcional, sobre os agentes econômicos do setor, por meio do repasse compulsório de custos via tarifas, taxas ou obrigações compensatórias ou regulatórias, sem adequada contrapartida pública. **Tal distorção cria um mecanismo de subsídio cruzado**, que distorce a livre concorrência, penaliza a eficiência operacional e desestimula investimentos privados.

Se a política ESG é uma diretriz do Estado brasileiro, seu financiamento deve se dar de forma transparente, via orçamento público, e não por meio de mecanismos indiretos que comprometem a previsibilidade regulatória e a

CD252515879900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252515879900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 236/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.236/2025

sustentabilidade financeira dos operadores portuários. Ao estabelecer a vedação expressa ao custeio dessas adaptações via tarifas ou contrapartidas, a emenda resguarda a neutralidade econômica das tarifas públicas e evita o uso das agências reguladoras como instrumentos arrecadatórios indiretos.

Adicionalmente, a proposta reforça o princípio da responsabilidade fiscal, ao vincular qualquer despesa decorrente de obrigações legais à respectiva previsão orçamentária na Lei Orçamentária Anual (LOA), em respeito ao devido processo legislativo e ao planejamento governamental.

Em suma, trata-se de uma proposta que aprimora o projeto original ao garantir coerência entre as políticas públicas ambientais e a lógica orçamentária e regulatória do Estado, sem transferir custos indevidos ao setor produtivo e aos usuários do sistema portuário.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD252515879900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252515879900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 237/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.237/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o art. 76 do presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"Art. 76. Os portos privados serão explorados mediante autorização **outorgada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), mediante requerimento do interessado, respeitados os requisitos técnicos e regulatórios aplicáveis, observado o prazo de vigência de até 35 (trinta e cinco) anos, com possibilidade de sucessivas prorrogações, condicionadas ao cumprimento das obrigações contratuais.**

§ 1° O processo autorizativo será orientado pelos princípios da livre iniciativa, livre concorrência, celeridade e presunção de boa-fé do investidor privado, em consonância com a Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019 (Lei da Liberdade Econômica).

§ 2° O chamamento público poderá ser realizado pela ANTAQ quando houver conflito de interesses entre mais de um requerente sobre a mesma área geográfica, comprovado tecnicamente, nos termos do regulamento.

§ 3° O prazo estabelecido no caput deste artigo aplica-se aos contratos de adesão vigentes." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo reforçar os fundamentos da **liberdade econômica** e da **segurança jurídica** no regime autorizativo de exploração de portos privados no Brasil, alinhando o texto do projeto de lei ao que dispõe a Lei nº 13.874/2019 (Lei da Liberdade Econômica) e promovendo maior previsibilidade e atratividade para investimentos privados no setor portuário.

CD255813396600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255813396600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 237/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.237/2025

A redação atual do art. 76 do projeto restringe-se a tratar do prazo da autorização e da eventual necessidade de chamamento público. No entanto, omite princípios fundamentais que devem orientar a atuação do Estado na regulação de empreendimentos privados — especialmente em um setor no qual o investimento de longo prazo, a confiança regulatória e a desburocratização são essenciais.

A nova redação propõe quatro avanços:

1) Reconhecimento expresso da natureza autorizativa da exploração portuária privada, **com base em requerimento do próprio interessado**, rompendo com qualquer resquício de visão concessiva ou intervencionista que ainda possa estar subentendida no texto. **Na forma da redação original, é importante frisar que, sem o prévio chamamento público e sem se romper a inércia estatal, não existe possibilidade de instalação de portos privados**;

2) Mantém a revisão clara de prorrogações sucessivas, assegurando continuidade da operação desde que cumpridas as obrigações contratuais, o que aumenta a segurança jurídica e protege investimentos de longo prazo;

3) Inclusão de princípios da livre iniciativa, concorrência, presunção de boa-fé e celeridade, como balizas para a ANTAQ, promovendo a racionalização e simplificação do processo autorizativo, em conformidade com a Lei da Liberdade Econômica;

4) Condiciona a realização de chamamento público a conflito técnico comprovado entre interessados sobre uma mesma área. Isso evita interpretações burocráticas e indevidas que poderiam transformar o regime de autorização em processo competitivo obrigatório — descaracterizando o modelo liberal proposto.

Trata-se, portanto, de medida essencial para a modernização, liberalização e racionalização do ambiente regulatório portuário, promovendo investimento privado, aumento de eficiência e melhor alocação de recursos na infraestrutura nacional.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD255813396600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255813396600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 238/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.238/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Inclua-se o parágrafo único ao art. 22 do presente projeto de lei, com a redação a seguir:

"Parágrafo único. É vedado ao Conselho de Autoridade Portuária propor, deliberar ou adotar medidas que resultem na criação de obrigações, restrições ou condicionamentos aos agentes portuários que não estejam expressamente previstos em lei." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta visa resguardar a **segurança jurídica** e a **liberdade econômica** no setor portuário, impedindo que o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) extrapole suas competências por meio da imposição de obrigações ou restrições não previstas no ordenamento jurídico. Com isso, preserva-se o princípio da legalidade (art. 5º, II, da Constituição Federal) e assegura-se que o CAP atue como instância de coordenação e consulta, e não como órgão normativo criador de encargos e deveres, evitando a proliferação de exigências administrativas e de barreiras desprovidas de respaldo legal.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD259544746900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259544746900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 239/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.239/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o art. 35 do presente projeto de lei, com a redação a seguir:

"Art. 35. …….

§ 1° É vedada a fixação, o tabelamento, o controle administrativo ou qualquer forma de intervenção estatal na formação de preços praticados por fornecedores de bens e serviços a navios

§ 2° Questões relacionadas a práticas anticoncorrenciais ou condutas que possam afetar a livre iniciativa e a livre concorrência no fornecimento de bens e serviços a navios serão apuradas e tratadas nos termos da legislação aplicável ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, especialmente a Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O texto original abre margem para **intervenção estatal na formação de preços** com base em conceitos vagos, como "abaixo do preço de custo" ou "valor incompatível com o praticado no setor", o que cria insegurança jurídica e ameaça à livre iniciativa. A nova redação, ora proposta nesta emenda, veda expressamente qualquer forma de tabelamento ou controle de preços, preservando a autonomia empresarial e a concorrência no setor portuário. Além disso, garante que eventuais abusos ou práticas anticoncorrenciais sejam tratados exclusivamente no âmbito do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, sob supervisão técnica do CADE, nos termos da Lei nº 12.529/2011. Assim, evita-se o risco de intervenção arbitrária e subjetiva, assim como se mantém a disciplina de mercado baseada em regras já consolidadas e aplicáveis a todos os setores da economia.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

CD259118075700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259118075700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 239/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.239/2025

CD259118075700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259118075700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 240/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.240/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o § 2° do art. 41 do presente projeto de lei, com a redação a seguir:

"§ 2º A União poderá delegar a exploração de portos públicos aos Estados e Municípios, observado o disposto na Lei n° 9.277, de 10 de maio de 1996.**"** (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação original do § 2º do art. 41 impõe que, para que Estados e Municípios possam explorar portos públicos mediante delegação da União, seja **obrigatória a constituição de empresa pública ou sociedade de economia mista**. Tal exigência não apenas contraria a lógica de eficiência e liberdade de gestão, mas também representa um retrocesso em relação ao que já está estabelecido na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, que não impõe tal condicionante.

A imposição de um modelo estatal específico para a execução dessa atividade **restringe a autonomia dos entes federativos**, engessa a gestão portuária e limita a possibilidade de adoção de arranjos mais eficientes, como parcerias com a iniciativa privada ou concessões diretas, que podem trazer mais investimentos, competitividade e qualidade dos serviços.

A presente emenda busca, portanto, restaurar a liberdade administrativa já reconhecida na legislação federal, permitindo que a União delegue a exploração de portos públicos aos Estados e Municípios sem impor obrigações estruturais desnecessárias. Dessa forma, assegura-se coerência normativa, respeito ao princípio da livre iniciativa e estímulo à modernização da gestão portuária, beneficiando toda a cadeia logística e econômica vinculada ao setor.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

CD250996249600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250996249600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 240/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.240/2025

CD250996249600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250996249600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 241/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.241/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o § 2° do art. 41 do presente projeto de lei, com a redação a seguir:

"Art. 42. A celebração do contrato de concessão ou de arrendamento e a expedição de autorização ser**á** precedida de consulta ao respectivo poder público municipal.**"** (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O texto original do art. 42 impõe que, antes da celebração de contratos de concessão, arrendamento ou expedição de autorização no setor portuário, haja consulta tanto à autoridade aduaneira (Receita Federal), quanto ao respectivo poder público municipal. Embora a participação dos municípios diretamente impactados seja legítima e desejável, **a exigência de anuência prévia da Receita Federal cria um ponto de veto administrativo que extrapola suas funções constitucionais e legais**.

Na prática, essa exigência **confere à autoridade aduaneira o poder de inviabilizar investimentos** essenciais à ampliação da infraestrutura portuária com base em critérios alheios à política de desenvolvimento do setor — como, por exemplo, a alegação de indisponibilidade de servidores para atuar na nova instalação. Isso representa uma **inversão de valores, em que o controle aduaneiro, ainda que relevante, passa a se sobrepor ao interesse público de fomentar investimentos, ampliar a capacidade logística e melhorar a competitividade do comércio exterior**.

A presente emenda preserva a consulta ao poder público municipal, assegurando a participação do ente federativo local nas decisões que impactam seu território, **mas suprime a exigência de consulta à Receita Federal**, garantindo

CD252824848300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252824848300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 241/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.241/2025

maior agilidade e previsibilidade nos processos de concessão e autorização. Essa medida reforça a segurança jurídica, evita entraves burocráticos desnecessários e mantém o foco no objetivo maior do projeto: promover a modernização e a eficiência do sistema portuário brasileiro.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD252824848300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252824848300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 242/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.242/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Inclua-se, onde melhor couber, o seguinte artigo ao presente projeto de lei, com a redação a seguir:

"Art. X. Fica instituída a plataforma 'Portos em Números', gerida pela ANTAQ, que consolidará dados mensais de desempenho operacional, tarifário, movimentação de cargas e investimentos de todos os portos brasileiros, públicos e privados, entre outros dados, com acesso público e 'dashboards' interativos." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de criação da plataforma "Portos em Números" visa ampliar a transparência, a competitividade e a eficiência do sistema portuário brasileiro, reunindo em um único ambiente digital informações mensais sobre desempenho operacional, tarifas, movimentação de cargas e investimentos realizados nos portos públicos e privados do país.

O acesso público a esses dados, inclusive por meio de *dashboards* interativos, permitirá que operadores, investidores, usuários, formuladores de políticas públicas e a sociedade em geral possam acompanhar de forma clara e tempestiva a performance do setor. Isso estimula a concorrência saudável, melhora a tomada de decisão empresarial e fortalece o controle social sobre a gestão da infraestrutura portuária.

Além disso, a consolidação e padronização das informações pela ANTAQ facilitará a identificação de gargalos, a comparação entre terminais, a formulação de políticas públicas baseadas em evidências e a atração de investimentos privados, uma vez que potenciais investidores terão acesso a informações confiáveis e atualizadas.

CD259721195400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259721195400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 242/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.242/2025

Trata-se de medida de baixo custo, já que a Agência dispõe de grande parte dessas informações, mas de alto impacto para a eficiência logística e a integração do setor portuário à economia nacional e ao comércio exterior. Ao dar maior transparência e previsibilidade, cria-se um ambiente mais favorável à inovação, à redução de custos e à melhoria da qualidade dos serviços portuários.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD259721195400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259721195400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 243/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.243/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Inclua-se o art. 48-A ao presente projeto de lei, com a redação a seguir:

"Art. 48-A. Os contratos de concessão de portos públicos adotarão modelo de remuneração variável, atrelado a indicadores de produtividade, eficiência e índices de pontualidade, conforme regulamento da ANTAQ." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo inserir no marco legal do Sistema Portuário Brasileiro a obrigatoriedade de que os contratos de concessão de portos públicos adotem modelos de remuneração variável atrelados a indicadores de desempenho.

A experiência internacional demonstra que contratos baseados apenas em remuneração fixa tendem a reduzir os incentivos à melhoria contínua e à inovação. Ao vincular a remuneração do concessionário a indicadores claros e objetivos — como produtividade operacional, eficiência na movimentação de cargas e pontualidade nas operações —, garante-se que o interesse econômico do operador esteja diretamente alinhado com a entrega de resultados concretos para usuários, investidores e para o Brasil.

Essa abordagem promove maior competitividade, incentiva investimentos em tecnologia e gestão, reduz gargalos logísticos e contribui para a melhoria da qualidade dos serviços portuários. Além disso, reforça o papel regulador ao estabelecer parâmetros técnicos transparentes, passíveis de auditoria e acompanhamento, assegurando equilíbrio entre liberdade de gestão e proteção do interesse público.

CD257027823300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257027823300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:50:58.480 - PL073325
EMC 243/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.243/2025

Com isso, cria-se um **ambiente contratual mais moderno e orientado a resultados**, capaz de atrair operadores de alto desempenho e posicionar os portos brasileiros em um patamar mais competitivo no cenário global.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD257027823300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257027823300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 244/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.244/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Inclua-se o parágrafo único ao art. 7° do presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"Art. 7° .....

Parágrafo único. Os órgãos e as entidades da administração pública federal que integram o Sistema Portuário Brasileiro deverão observar, na sua respectiva atuação relativa à exploração dos portos, às atividades de operação portuária e ao trabalho, as normas de proteção à livre iniciativa, ao livre exercício de atividade econômica e disposições sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador e as demais disposições da Declaração de Direitos de Liberdade Econômica de que trata a Lei n° 13.874, de 20 de setembro de 2019." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar que a atuação dos órgãos e entidades da administração pública federal no âmbito do Sistema Portuário Brasileiro observe, de forma expressa, os princípios e garantias previstos na Lei n.º 13.874/2019 (Declaração de Direitos de Liberdade Econômica).

A inclusão do parágrafo único ao art. 7º reforça duas necessidades centrais: primeiro, garantir segurança jurídica e previsibilidade para os agentes privados que investem e atuam nos portos; segundo, limitar intervenções administrativas que possam configurar entraves à livre iniciativa e ao exercício da atividade econômica, sem prejuízo das competências regulatórias legítimas do Estado.

Ao consignar a observância da Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, evita-se que atos administrativos de caráter indevido ou excessivamente discricionário gerem distorções concorrenciais, onerem desnecessariamente operadores portuários ou desestimulem investimentos.

CD257518437900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257518437900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 244/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.244/2025

A proposição preserva o papel do Estado como agente normativo, fiscalizador e regulador — inclusive quanto à segurança, à interoperabilidade e à proteção do usuário —, **mas delimita que essa atuação deve respeitar os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da necessária tutela da liberdade econômica**, previstos na Lei nº 13.874/2019.

Por fim, a emenda contribui para o equilíbrio entre regulação e iniciativa privada, promovendo um ambiente institucional mais claro, competitivo e atraente para investimentos, condição indispensável ao desenvolvimento eficiente do sistema portuário nacional.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD257518437900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257518437900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 245/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.245/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Exclua-se o inciso XIII do art. 8° do presente projeto de lei, relativo à ampliação das competências da ANTAQ para arrecadar, administrar e aplicar as suas próprias receitas.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa excluir do art. 8º, inciso XIII, a previsão de que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários — ANTAQ possa arrecadar, administrar e aplicar suas próprias receitas.

A atribuição de autonomia orçamentária plena a agências reguladoras, como se pretende com este dispositivo, quando desvinculada do regime orçamentário e dos controles próprios da administração pública, **reduz mecanismos essenciais de transparência, controle democrático e conformidade com as normas de responsabilidade fiscal e orçamentária**. A gestão de recursos públicos deve observar os instrumentos e princípios do planejamento orçamentário, da Lei de Responsabilidade Fiscal e da legislação aplicável à execução e fiscalização das despesas públicas, assegurando publicidade, controle externo e prestação de contas.

Além disso, conferir à ANTAQ competência para arrecadar e aplicar receitas decorrentes de sua atividade **induz a geração de conflitos de interesses** — isto é, a mesma entidade que regula e fiscaliza o setor poderia ter incentivos a ampliar receitas ou modular aplicabilidades normativas com impacto financeiro, o que compromete a imparcialidade regulatória.

Preservar a independência técnica da agência não exige a sua autogestão financeira irrestrita. Bastam garantias institucionais e procedimentos de proteção ao funcionamento técnico, sem romper os canais de controle e responsabilização próprios do setor público.

CD252750542700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252750542700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 245/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.245/2025

Por essas razões, a exclusão do inciso XIII é medida de prudência fiscal, de preservação da governança pública e de proteção da imparcialidade regulatória, em benefício da segurança jurídica do setor portuário e do interesse público.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD252750542700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252750542700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 246/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.246/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o § 2° do art. 38 do presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"§ 2º A autorregulação será supervisionada pela Antaq." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo reduzir o rol de competências atribuídas à Agência Nacional de Transportes Aquaviários — ANTAQ pelo PL sobre os regimes de autorregulação previstos no § 2º do art. 38, substituindo a ampla expressão original ("fiscalizada, regulada e supervisionada") pela expressão mais restritiva ("supervisionada").

A **redação original confere à agência poderes operacionais e intervencionistas excessivamente amplos sobre entidades autorreguladoras**, que deve ser o caso da Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário, o que pode transformar mecanismos espontâneos do setor — voltados à celeridade, à especialização técnica e à adoção de melhores práticas — em processos administrativos pesados, burocráticos, lentos e suscetíveis a regulamentação detalhista. Essa dinâmica tende a reduzir a capacidade do setor de inovar e de adequar rapidamente normas técnicas aos desafios operacionais, especialmente em segmentos dinâmicos e de menor porte.

Ao manter apenas a supervisão por parte da ANTAQ, **a emenda busca o equilíbrio institucional necessário**: preserva-se a possibilidade de fiscalização de fatos concretos e de intervenção excepcional quando houver risco ao interesse público, à segurança operacional, ao meio ambiente ou à livre concorrência, sem, contudo, sujeitar permanentemente a autorregulação a um regime de regulação e fiscalização permanente que a esvaziaria de seus benefícios práticos.

A escolha pela supervisão — em vez da regulação e da fiscalização contínua — promove previsibilidade jurídica e redução de custos regulatórios, incentivando a

CD257082963600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257082963600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 246/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.246/2025

adoção de normas setoriais alinhadas às melhores práticas e à realidade do mercado, sem fragilizar os mecanismos públicos de controle. Assim, garante-se que as entidades autorreguladoras atuem com autonomia técnica, mas dentro de um limite público de compatibilidade normativa, apto a proteger usuários, trabalhadores e o patrimônio público quando necessário.

Em síntese, **a emenda protege a função legítima e eficiente da autorregulação** como instrumento de autorregramento técnico e adaptação dinâmica, preservando, simultaneamente, o papel do Estado como guardião do interesse público por meio de supervisão efetiva, proporcional e subsidiária.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD257082963600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257082963600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 247/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.247/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o XVII do art. 8° do presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"XVII - **recomendar** padrões de contratação para exploração da atividade portuária dentro e fora da área do porto público;" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo adequar o inciso XVII do art. 8º, substituindo a obrigação da ANTAQ estabelecer padrões de contratação por uma faculdade normativa e recomendatória. O foco é prever que a Agência possa **recomendar** padrões de contratação para a exploração da atividade portuária dentro e fora da área do porto público.

A alteração preserva a função técnica da ANTAQ — que permanece habilitada a estudar, consolidar e divulgar boas práticas e padrões setoriais —, **ao mesmo tempo em que protege a autonomia contratual.** Transformar normas potencialmente imperativas em recomendações evita que a agência passe a impor regras contratuais rígidas que possam, em diferentes realidades, gerar incompatibilidades, custos excessivos ou entraves à concorrência.

Ao manter a vocação orientadora (e não coercitiva) da ANTAQ sobre padrões de contratação, a emenda promove segurança jurídica e previsibilidade: operadores e concedentes terão acesso a referência técnica e critérios de qualidade sem ver sua liberdade negocial substituída por decisões normativas uniformes que não considerem especificidades regionais ou de escala. Isso é especialmente relevante até mesmo para pequenos e médios operadores, cuja viabilidade pode ser comprometida por exigências padronizadas de elevado custo.

A redação recomendatória também fortalece a eficiência regulatória. A ANTAQ poderá concentrar esforços em produzir estudos, guias técnicos, modelos contratuais e orientações que facilitem a adoção de boas práticas, sem transformar

CD259456888000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259456888000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 247/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.247/2025

cada ato de contratação em objeto de regulamentação detalhista — evitando, assim, formalismos e morosidade administrativa que retardem investimentos e operações portuárias.

Por essas razões, **a emenda busca conciliar a atuação técnica da agência com a necessidade de preservar a autonomia contratual, a competitividade do mercado e a adaptabilidade das soluções portuárias** às realidades locais, tornando o ambiente regulatório mais claro, flexível e atraente a investimentos.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD259456888000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259456888000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 248/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.248/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o XVII do art. 8° do presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"XIX – reprimir infrações **às normas da ANTAQ** e aplicar as sanções cabíveis;" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação original desse dispositivo confere à ANTAQ amplos poderes para reprimir infrações a QUAISQUER legislações e aplicar as sanções cabíveis. Isso cria vários problemas práticos, jurídicos e institucionais. Em poucas palavras: concentra demais poder em uma agência técnica e gera insegurança jurídica, conflitos de competência e risco de arbitrariedade. Abaixo explico por pontos e já mostro uma redação alternativa prática para mitigar o problema.

Isso é ruim porque:

1) Muitas matérias (ambiental, trabalhista, aduaneira, penal, tributária etc.) já têm órgãos ou instâncias específicas de fiscalização e sanção. Autorizar a ANTAQ a reprimir infrações a quaisquer legislações gera disputa institucional e decisões conflitantes;
2) A ANTAQ é especialista em regulação aquaviária; não necessariamente tem expertise técnica ou processual para apurar e punir infrações ambientais, trabalhistas ou fiscais com a profundidade requerida. Isso pode levar a decisões inadequadas ou contestadas;
3) A redação ampla abre caminho para sanções cumulativas (mesma conduta punida por múltiplos órgãos) e para critérios divergentes sobre mesma conduta — o que encarece operações e aumenta litígios;
4) Fragiliza o princípio da legalidade e da separação de funções. Aplicar sanções em áreas fora do escopo regulatório da agência pode violar

CD254254628200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254254628200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 248/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.248/2025

princípios administrativos (legalidade, competência) e diminuir predictibilidade para investidores e operadores;
5) Quando a agência arrecada ou aplica sanções amplas, pode haver incentivos para atuação regulatória com fins arrecadatórios ou para expandir sua influência sobre operadores por meios punitivos;
6) Processos sancionadores mal fundamentados ou feitos por órgão sem competência técnica tendem a ser revertidos na via judicial, onerando o erário e atrasando providências efetivas;
7) Sem limites claros, a agência pode instaurar procedimentos que conflitem com ritos processuais próprios de outras áreas (ex.: sindicâncias trabalhistas, autos de infração ambientais), prejudicando garantias como ampla defesa e instância recursal adequada.

A presente emenda tem por objetivo corrigir este gravíssimo problema e clarificar e limitar o alcance da competência sancionadora atribuída à Agência Nacional de Transportes Aquaviários — ANTAQ, ao dispor expressamente que a agência competirá a "reprimir infrações às normas da ANTAQ e aplicar as sanções cabíveis". A redação busca dois efeitos práticos e complementares:

(i) afirmar o papel legítimo da ANTAQ como guardiã do cumprimento das regras técnicas e regulatórias por ela editadas; e

(ii) circunscrever esse poder à repressão de infrações às próprias normas da agência, evitando interpretações expansivas que poderiam levar à sobreposição de competências com outros órgãos fiscalizadores (Marinha, Ministério do Trabalho, órgãos ambientais, Receita Federal, entre outros).

Ao mesmo tempo, a emenda protege a segurança jurídica e a repartição institucional de competências, porque **condiciona a atuação punitiva da ANTAQ ao âmbito das normas editadas pela própria agência**. Assim, **evita-se que a ANTAQ passe a exercer funções punitivas sobre matérias que são de atribuição primária de outros órgãos**, reduzindo riscos de conflito institucional e insegurança para os agentes econômicos. Por fim, ao concentrar na ANTAQ a repressão de infrações às suas normas, a emenda contribui para uma regulação mais efetiva e técnica, sem expandir indevidamente o campo de intervenção estatal, preservando a cooperação entre órgãos e a previsibilidade necessária para investimentos e operações no sistema portuário.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD254254628200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254254628200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 249/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.249/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o XVII do art. 8° do presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"IX - estabelecer **padrões técnicos** a serem observados pelas autoridades portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários;" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo ajustar a redação do inciso IX do art. 8º, de forma a restringir e tornar mais clara a competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários — ANTAQ, limitando-a ao estabelecimento de padrões técnicos a serem observados pelas autoridades portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários.

Na redação original, a previsão conferia à ANTAQ poderes amplos e genéricos para editar normas de diferentes naturezas, o que poderia abarcar não apenas aspectos técnicos, mas também regras operacionais, comerciais ou contratuais, **ampliando indevidamente o escopo de sua atuação e criando margem para intervenções excessivas na gestão e nas relações privadas do setor portuário**.

Ao circunscrever a competência a padrões técnicos, a emenda preserva o papel essencial da agência como reguladora especializada — garantindo segurança operacional, interoperabilidade, qualidade do serviço e proteção ambiental —, mas evita que suas atribuições avancem sobre matérias que são próprias do Poder Concedente, da legislação específica ou da livre negociação entre agentes econômicos.

Essa delimitação reforça a segurança jurídica, reduz riscos de sobreposição de competências com outros órgãos e impede que a função normativa da ANTAQ seja utilizada para impor exigências desproporcionais, que possam gerar custos

CD256501113900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256501113900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 249/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.249/2025

adicionais e desestimular investimentos, especialmente em terminais de pequeno e médio porte.

Em síntese, a proposta mantém a capacidade técnica da ANTAQ de estabelecer requisitos essenciais para a prestação de serviços portuários de qualidade, mas garante que tal competência seja exercida de forma restrita, proporcional e alinhada ao interesse público, sem comprometer a liberdade econômica e a autonomia dos agentes do setor.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD256501113900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256501113900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 250/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.250/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Exclua-se o inciso V do art. 8° do presente projeto de lei, que dispões sobre competência da ANTAQ para "autorizar a transferência de controle societário ou de titularidade de todas as formas de contratos de exploração da atividade portuária".

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a exclusão do inciso V do art. 8º, que atribui à Agência Nacional de Transportes Aquaviários — ANTAQ competência para "autorizar a transferência de controle societário ou de titularidade de **todas** as formas de contratos de exploração da atividade portuária". (grifo nosso).

Essa atribuição é prejudicial por diversas razões:

1) Extrapolação da função regulatória — a competência para autorizar transferências de controle societário não é inerente à função técnico-regulatória da ANTAQ. Trata-se de decisão de natureza discricionária, que envolve juízos de conveniência e oportunidade sobre a atividade empreserial, não cabendo a uma agência reguladora cujo foco deve ser normatizar, fiscalizar e garantir a prestação adequada dos serviços;

2) Burocratização e atraso em investimentos — condicionar alterações societárias à autorização da ANTAQ pode gerar entraves desnecessários a operações legítimas, como reorganizações societárias, fusões ou entrada de novos investidores. Esse excesso de formalismo atrasa decisões empresariais e pode desestimular aportes de capital no setor portuário;

3) Risco de insegurança jurídica — ao permitir que a ANTAQ intervenha em negócios privados sem parâmetros objetivos claros, aumenta-se a margem para interpretações subjetivas e decisões inconsistentes, criando incertezas para investidores e operadores;

CD256871505100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256871505100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 250/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.250/2025

4) Sobreposição de competências — questões societárias e de titularidade contratual já são disciplinadas por outros marcos legais, como a Lei das Sociedades por Ações, a Lei de Concessões e normas do próprio Poder Concedente. A duplicidade de exigências aumenta o custo regulatório e gera conflitos de interpretação;

5) Possibilidade de uso político ou indevido do poder autorizativo — centralizar em uma agência reguladora o poder de "dar ou negar" autorizações societárias amplia o risco de captura regulatória, de pressões políticas ou de decisões não estritamente técnicas, comprometendo a imparcialidade e a eficiência regulatória.

Ao suprimir essa competência, a emenda mantém a ANTAQ focada no que lhe é próprio: estabelecer padrões técnicos, fiscalizar o cumprimento das normas regulatórias do setor e garantir a adequada prestação dos serviços. **Essa alteração reforça a segurança jurídica, a agilidade nos negócios e a atratividade do setor portuário para novos investimentos**.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD256871505100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256871505100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 251/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.251/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o caput do art. 48 do presente projeto de lei, com a redação a seguir e exclua-se o parágrafo único deste artigo:

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo manter a exigência de licitação para a concessão de bens públicos destinados à exploração de portos públicos, mas suprimir o parágrafo único do art. 48, que veda a concessão de "portos estratégicos".

A vedação prevista na **redação original é problemática por não apresentar definição clara e objetiva do que seja um "porto estratégico"**, abrindo espaço para **interpretações amplas e discricionárias** por parte do Poder Executivo. Tal imprecisão normativa cria **risco** de que a classificação seja utilizada de forma **subjetiva** ou **política**, para impedir concessões que poderiam trazer ganhos de eficiência, competitividade, redução de preços, investimentos privados e melhoria na prestação dos serviços portuários.

Ao retirar essa vedação, preserva-se com esta emenda a possibilidade de que qualquer porto, ainda que considerado relevante sob o ponto de vista logístico ou geopolítico, possa ser concedido à iniciativa privada mediante licitação, desde que respeitados os requisitos técnicos e contratuais previstos em lei. Essa solução **garante que a decisão sobre a gestão e exploração do porto seja pautada por critérios objetivos de eficiência e interesse público, e não por conceitos vagos que possam inibir investimentos e perpetuar ineficiências na operação estatal.**

CD252448662400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252448662400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 251/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.251/2025

Importa ressaltar que a supressão do parágrafo único não retira do Estado a prerrogativa de estabelecer condições e salvaguardas específicas para portos considerados sensíveis, seja por questões de defesa nacional, segurança ou política externa. Tais condições podem ser incorporadas nos editais e contratos de concessão, assegurando o atendimento aos interesses estratégicos sem impedir, de forma absoluta, a participação da iniciativa privada. Ademais, é importante frisar que a supressão da vedação à licitação da concessão em nada impede que o Estado possa construir e gerir portos necessários à defesa nacional.

Em síntese, a emenda contribui para ampliar a segurança jurídica, atrair investimentos, preservar a transparência e garantir que as decisões sobre a exploração de portos públicos sejam baseadas em mérito técnico e viabilidade econômica, e não em conceitos subjetivos e indeterminados.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD252448662400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252448662400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 252/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.252/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o inciso IV do art. 7º do presente projeto de lei, com a redação a seguir:

"**IV - propor ao Congresso Nacional a criação de porto estratégico, observado o disposto no art. 173 da Constituição Federal.**" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo restringir e tornar mais transparente o processo de definição de "porto estratégico", alterando o inciso IV do art. 7º para que essa classificação somente possa ocorrer mediante proposição ao Congresso Nacional, observando o disposto no art. 173 da Constituição Federal.

Na redação original, a criação de portos estratégicos poderia ser feita por ato do Poder Executivo, sem a necessária participação do Legislativo. Essa configuração é problemática por dois motivos principais:

1) Falta de controle democrático — a classificação de um porto como "estratégico", ainda mais em função da subjetividade desse termo, tem impacto direto na sua gestão e possibilidade de concessão, podendo inviabilizar a participação da iniciativa privada. Deixar essa decisão exclusivamente nas mãos do Executivo abre espaço para uso político ou discricionário da classificação, sem debate público e sem prestação de contas adequada;

2) Ausência de critérios claros — O conceito de "porto estratégico" não está definido de forma precisa no texto legal, o que aumenta a insegurança jurídica e o risco de interpretações arbitrárias, senão "não republicanas" ou de interesse puramente ideológico. Ao submeter a criação dessa categoria ao Congresso Nacional, garante-se que a decisão seja tomada com base em critérios mais transparentes, mediante discussão ampla e análise de mérito.

CD256422640400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256422640400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 13:51:31.450 - PL073325
EMC 252/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.252/2025

Ao vincular o procedimento ao art. 173 da Constituição Federal, a emenda ainda reforça que a atuação direta do Estado na exploração de atividades econômicas deve ser exceção, condicionada à defesa de imperativos de segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, devidamente justificados. Dessa forma, evita-se que a classificação de "estratégico" seja utilizada como barreira genérica à concessão ou como instrumento de reserva de mercado estatal, preservando o ambiente concorrencial e a eficiência na gestão portuária.

Em síntese, a proposta fortalece o controle democrático, assegura maior segurança jurídica e preserva a possibilidade de exploração eficiente dos portos, sem abrir mão de salvaguardas para os casos em que a atuação estatal direta se justifique de fato.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD256422640400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256422640400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 14:00:32.030 - PL0733
EMC 253/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.253/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Leônidas Cristino

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
Projeto de Lei Nº 733/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao *caput* do art. 38 do Projeto de Lei nº 733 de 2025 a seguinte redação:

"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.
....."

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa garantir maior flexibilidade e adaptabilidade à atuação da Câmara, evitando a rigidez excessiva imposta pela redação original. Ao transferir para o estatuto da entidade a definição de suas competências, em conformidade com o Código Civil, preserva-se a autonomia associativa e respeita-se a dinâmica própria do setor portuário.

A nova redação evita a cristalização prematura das funções da Câmara, permitindo sua evolução natural conforme as demandas do setor, inclusive em temas como arbitragem, certificação, *compliance* e promoção de boas práticas. Também elimina possíveis conflitos com órgãos reguladores, ao suprimir a previsão de criação de normas privadas, o que previne sobreposição normativa com ANTAQ, Receita Federal e Marinha do Brasil.

Inspirada em modelos de autorregulação bem-sucedidos, a proposta fortalece a Câmara como espaço de cooperação institucional, autorregulação complementar e boas práticas, sem impor limitações legais que comprometam sua capacidade de se consolidar como fórum moderno e eficaz.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

DEPUTADO FEDERAL
LEÔNIDAS CRISTINO – PDT/CE

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253839423400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 12/08/2025 14:27:06.233 - PL073325
EMC 254/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.254/2025

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Altera-se o inciso XI, no art. 8º do presente projeto de lei 733/2025, que passa vigorar com a seguinte redação:

Art.8 .....

XI. Caberá a ANTAQ ser a única Agência com poder fiscalizatório relacionada a Regulação e na aplicação de multas nas atividades desenvolvidas pelas empresas de navegação - EBN´s de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, dos terminais privados - TUP´s, Estação de Transbordo e Cargas -ETC´s e Terminais Registrados (Sistema Aquaviário e Portuário), ficando os demais entes anuentes a realizar convênios de fiscalização com a ANTAQ.

JUSTIFICAÇÃO

Há diversos órgãos anuentes deliberando autorizações, habilitações, inspeções e multas. A ANTAQ pode assumir uma coordenação dessas exigências e implementar uma fiscalização unificada que, a cada ano, deve ser reduzida aos principais itens operacionais e de segurança, evitando redundância de exigência de documentação, diversas fiscalizações em meses subsequentes e um atendimento quase que ininterrupto da empresa para com a burocracia apresentada por diferentes órgãos, em diferentes tempos, prejudicando o foco central da empresa, que é atender com segurança, o usuário. O transporte hidroviário relacionado a navegação interior possui grande capacidade de movimentação de carga, baixo custo da tonelada transportada e reduzidas emissões de poluentes que, entre outros, fazem dele um modal muito adequado à movimentação de grandes volumes de mercadorias de baixo valor agregado (commodities) por grandes distâncias. Apesar dessas vantagens e de o Brasil possuir uma ampla rede hidrográfica, com 63 mil km de rios, são utilizados, comercialmente, pela navegação interior apenas cerca de

CD253949426700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253949426700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 12/08/2025 14:27:06.233 - PL073325
EMC 254/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.254/2025

30,9% dessa rede; e somente 5% da movimentação de cargas no território nacional é realizada por esse modo de transporte.

Se, por um lado, o aproveitamento do modal hidroviário é baixo devido à existência desses problemas, por outro, as oportunidades de crescimento se mostram promissoras diante: i) das projeções, no longo prazo, de aumento da produção e das exportações de produtos potencialmente "transportáveis" pela navegação interior (notadamente commodities agrícolas e minerais); ii) da elevação da demanda pela movimentação de mercadorias com "espaço" de crescimento dentro do modal, a exemplo das cargas conteinerizadas; e iii) do crescimento dos movimentos em prol do uso de alternativas de transporte ambientalmente amigáveis – aspecto no qual o transporte hidroviário tem grande destaque. Nesse cenário, faz-se importante convergir esforços em ações que fomentem o desenvolvimento do setor hidroviário. Para tanto, é essencial que, previamente a qualquer ação, exista um planejamento bem estruturado, fundamentado em bases sólidas de informações que caracterizem a realidade do setor, diferenciem as especificidades de sua operação em cada região, identifiquem seus principais problemas e apontem caminhos e diretrizes a serem seguido.

Sala da Comissão, 12 de agosto de 2025.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

CD253949426700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253949426700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 12/08/2025 14:27:06.233 - PL073325
EMC 255/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.255/2025

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Altere-se o inciso IX, do artigo 13 do presente projeto de Lei 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Artº. 13 .....

IX – conceder, facultativamente, canais de acesso aquaviário, rodoviários e ferroviários no limites do porto público, nos termos do regulamento da ANTAQ, ficando às **embarcações da navegação interior que utilizam as vias interiores no Canal de Acesso do Porto Organizado** isentas de pagamento .

JUSTIFICAÇÃO

As embarcações de Navegação Interior não utilizarem da infraestrutura de canal de acesso de Portos Organizados, no máximo cruzam o Canal de Acesso com calado inferior ao calado natural apresentado. Como o direito à remuneração é gerado a partir da utilização efetiva da infraestrutura e a Navegação Interior não se beneficia da infraestrutura mantida pela autoridade portuária, inexiste o fato gerador para a cobrança.

No caso de comprovação da utilização de infraestrutura de sinalização mantida pelas Autoridades Portuárias, nas áreas de Portos Organizados, a contraprestação de serviços estaria confirmada e caberia a faculdade da utilização e cobrança pelo serviço.

Sala da Comissão em 12 de agosto de 2025.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

CD254503587700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254503587700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 12/08/2025 14:27:06.233 - PL073325
EMC 256/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.256/2025

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº
((Do Sr. Júnior Ferrari)

Altera-se o parágrafo único do art. 23. do projeto de Lei n.733/2025, com a seguinte redação:

Art. 23.....

Parágrafo Único. O alfadegamento 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, ficando as instalações PRIVADAS NÃO ALFANDEGADAS em áreas PRIVADAS, dispensadas do cumprimento de apresentação de Plano de Segurança definido pela COMPORTOS .

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição de alteração visa estabelecer que esses terminais não estão sujeitas ao cumprimento da Convenção SOLAS, ficando o empresário PRIVADO como responsável legal pelo risco de suas próprias operações, registrada através de Procedimento Interno de Segurança.

A navegação interior possui grande capacidade de movimentação de carga, baixo custo da tonelada transportada e reduzidas emissões de poluentes que, entre outros, fazem dele um modal muito adequado à movimentação de grandes volumes de mercadorias de baixo valor agregado (commodities) por grandes distâncias. Apesar dessas vantagens e de o Brasil possuir uma ampla rede hidrográfica, com 63 mil km de rios, são utilizados, comercialmente, pela navegação interior apenas cerca de 30,9% dessa rede; e somente 5% da movimentação de cargas no território nacional é realizada por esse modo de transporte.

Se, por um lado, o aproveitamento do modal hidroviário é baixo devido à existência desses problemas, por outro, as oportunidades de crescimento se mostram promissoras diante: i) das ões, no longo prazo, de aumento da produção e das exportações de produtos potencialmente

CD256773629400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256773629400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 12/08/2025 14:27:06.233 - PL073325
EMC 256/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.256/2025

“transportáveis” pela navegação interior (notadamente commodities agrícolas e minerais); ii) da elevação da demanda pela movimentação de mercadorias com “espaço” de crescimento dentro do modal, a exemplo das cargas conteinerizadas; e iii) do crescimento dos movimentos em prol do uso de alternativas de transporte ambientalmente amigáveis – aspecto no qual o transporte hidroviário tem grande destaque. Nesse cenário, faz-se importante convergir esforços em ações que fomentem o desenvolvimento do setor hidroviário. Para tanto, é essencial que, previamente a qualquer ação, exista um planejamento bem estruturado, fundamentado em bases sólidas de informações que caracterizem a realidade do setor, diferenciem as especificidades de sua operação em cada região, identifiquem seus principais problemas e apontem caminhos e diretrizes a serem seguido

Sala da Comissão em 12 de agosto de 2025.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

CD256773629400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256773629400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 12/08/2025 14:27:06.233 - PL073325
EMC 257/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.257/2025

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA ADITIVA Nº
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Acrescente-se parágrafo único ao art. 77 do presente de Lei n. 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 77.....

Parágrafo único. As empresas de Navegação e terminais de privados estão isentas da obrigatoriedade no cumprimento do dispositivo de Autorização de Funcionamento de Empresa – AFE da ANVISA.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa **solucionar e acabar com as burocracias junto à Agência Nacional de Vigilância Sanitária -ANVISA** RDC 345, por refletirem excesso de burocracia para um setor que apenas opera a logística entre comprador e vendedor, além da ANVISA já controlar os verdadeiros fornecedores dos serviços que necessitam ser controlados (fornecedores de água, alimentos, coleta e destinação de resíduos, etc), nessa mesma perspectiva é importante ajustar Normativa que versa sobre o Certificado de Inspeção Sanitária ANVISA – RDC 72/2009, para que seja obrigatório apenas às embarcações tripuladas, com a finalidade de manter o controle sanitário de bordo, isentando assim as balsas/barcaças, que não possuem cartão de tripulação e apenas servem como implementos para o transporte de carga, tal qual uma carreta no transporte rodoviário.

Sala da Comissão em 12 de agosto de 2025.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

CD254350297700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254350297700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 12/08/2025 14:27:06.233 - PL073325
EMC 258/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.258/2025

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA ADITIVA Nº
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Acrescente o § 1º e § 2º, ao artigo 83, do presente projeto de Lei n. 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 83.....

§ 1º Quando ocorrer os casos de ampliação, redução ou alteração de áreas de Porto Privado e ETCs, estas instalações ficam isentas de Anúncio Público, Chamada Pública e Processo Seletivo Público.

§ 2. A SPU terá um prazo limite para conclusão do processo de regularização de terminais privados de no máximo em 180 dias

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta visa agilizar os processos de alteração de áreas.No caso da **SPU** nos processos de regularização de áreas da União e Espelhos d´água mesmo diante de novos instrumentos regulatórios que foram criados para aumentar a possibilidade de regularização de terminais privados, em vista da **excessiva demora** na conclusão dos processos, com média superior a 2 anos, o que por vezes inviabiliza os investimentos privados;

Dessa forma, **a descrição, em Lei, de um prazo limite para conclusão do processo de regularização, de no máximo em 180 dias, provocaria maior celeridade** do órgão e tornaria válida a ocupação da área tácita após o fim deste prazo, ao menos por mais 2 anos, sendo este período aberto também para solução de eventuais pendências visando a regularização

Sala da Comissão em 12 de agosto de 2025.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

CD252841972100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252841972100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 12/08/2025 14:27:06.233 - PL073325
EMC 259/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.259/2025

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA ADITIVA Nº
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Acrescente-se o inciso VI, ao art. 87, do presente projeto de Lei. 733/2025, que passa a vigorar com seguinte redação:

Art. 87.....

VI – são consideradas também como dragagens de manutenção as dragagens de berços e bacias de evolução de Terminais de Uso Privado, Estações de Transbordo de Cargas, Estaleiros e Terminais de Apoio à Empresas de Navegação autorizados pela ANTAQ e com Licença de Operação vigente junto ao Órgão Estadual.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta visa no que concerne ao IBAMA, destacar a imprescindibilidade para **revisar normativos sobre dragagem de manutenção de instalações privadas licenciadas e autorizadas, específicamente a Resolução CONAMA Nº 454**. É imperioso alterar a Resolução CONAMA 454, enquadrando e autorizando essas dragagens até o limite máximo do calado do Canal de Acesso do Porto Organizado de influência. Tal alteração visa aumentar a capacidade de atendimento de terminais portuários privados às embarcações de diferentes segmentos da Navegaçã bem como a garantia de segurança jurídica para dragagem contínua em empreendimentos portuários com licenciamentos vigentes

Sala da Comissão em 12 de agosto de 2025.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

CD250993437100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250993437100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 12/08/2025 14:27:06.233 - PL073325
EMC 260/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.260/2025

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA ADITIVA Nº
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Acrescenta o Parágrafo único ao art. 17, da Lei 9432, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.17 .....

Parágrafo Único. Fica criado para o transporte de passageiros e travessia a garantia do benefícios por meio de criação de mecanismo para transferência de financiamento via Fundo da Marinha Mercante - FMM, de embarcações novas financiadas pelo Estaleiro, servindo a própria embarcação como garantia para o armador de passageiros,

JUSTIFICAÇÃO

O transporte de passageiros na navegação interior transporta 30 milhões de passageiros por ano, 10 milhões apenas na Amazônia (*Fonte SINDARPA*). Esse transporte possui grande importância social, ele é crucial para a coesão social, o desenvolvimento econômico, a sustentabilidade ambiental e a melhoria geral da qualidade de vida, quando bem monitorado, seguro e moderno. Investir e melhorar os sistemas de transporte de passageiros é essencial para o progresso sustentável e a prosperidade de qualquer sociedade. Portanto, deve-se além de ser primordial combater a insuficiência de terminais públicos para a navegação interior de passageiros e cargas, viabilizando a construção e administração de Terminais de Passageiros por Governos Estaduais e Municipais; e proporcionar concessões de IP4s à Iniciativa Privada.

Sala da Comissão em 12 de agosto de 2025.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

CD258691454200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258691454200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 12/08/2025 14:27:06.233 - PL073325
EMC 261/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.261/2025

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA SUPRESSIVA Nº
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Suprima-se a exigência de processo de seleção pública para a autorização de Terminais de Uso Privado (TUPs), ETCs nos termos previsto nos parágrafo 2º e 3º do artigo 81, do presente Projeto de Lei 733 de 2025.

JUSTIFICAÇÃO

A exigência de processo de seleção pública para TUPs contraria a natureza jurídica e o regime de exploração privada dessas instalações. O presente Projeto de Lei nº 733 de 2025, 12.815/2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União das atividades portuárias, prevê que os TUPs são autorizados mediante requerimento do interessado, sem necessidade de licitação ou seleção pública, salvo nos casos em que haja sobreposição de áreas de interesse.

É importante destacar que os TUPs e ETCs são instalações portuárias que desenvolvem suas atividades em áreas privadas, assumindo todos os ônus do referido imóvel, sem qualquer ingerência da Autoridade Portuária e sem utilizar qualquer infraestrutura pública, mesmo porque a premissa para existirem é estarem localizados fora da área do Porto Organizado.

A manutenção dessa exigência representa entrave ao investimento privado, à concorrência e à expansão da infraestrutura portuária brasileira, sobretudo em regiões carentes de oferta logística adequada. A supressão reforça o caráter liberalizador da política portuária e estimula o desenvolvimento de terminais com maior agilidade e segurança jurídica.

Sala da Comissão em 12 de agosto de 2025.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

CD255276933900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255276933900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

(61) 3215-9070 lid.psd@camara.leg.br
Liderança do PSD - Anexo II - Superior - Espaço do Servidor

Apresentação: 12/08/2025 16:31:27.733 - PL0733
EMC 262/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.262/2025

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Acrescenta-se o seguinte inciso ao Art. 13:

XXXVI – organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, de forma a prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto.

Acrescenta os Artigos 13-A ao 13-E ao Título II; Capítulo III para dispor sobre a Guarda Portuária:

Art. 13-A - Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – Guarda Portuária: estrutura organizacional da autoridade portuária, composta por Guardas Portuários, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade;

II – Guarda Portuário: agente público concursado para o cargo ou emprego público específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III – vigilância privada: empresa especializada em prestação de segurança privada contratada mediante licitação (terceirizada) com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como: auxílio ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias.

IV – atividades de segurança portuária: conjunto de ações e procedimentos, exercidos pela Guarda Portuária, que visam a preservar a integridade das pessoas, bens, operações e atividades portuárias, bem como a orientação e fiscalização do trânsito portuário, através da prevenção às infrações penais e administrativas na área portuária, observando-se a competência dos demais

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251175963400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gabriel Nunes

(61) 3215-9070 lid.psd@camara.leg.br
Liderança do PSD - Anexo II - Superior - Espaço do Servidor

Apresentação: 12/08/2025 16:31:27.733 - PL073
EMC 262/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.262/2025

órgãos e o Estudo de Avaliação de Riscos - EAR e o Plano de Segurança Portuário - PSP aprovados pela Conportos.

V – atividades de vigilância: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sob a supervisão da Guarda Portuária, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

VI – Unidade de Segurança da Autoridade Portuária: estrutura funcional composta pela Guarda Portuária e pelos serviços de vigilância orgânico ou terceirizado, destinada à execução das atividades de segurança e vigilância no porto organizado, conforme regulamento e será representada exclusivamente pela Guarda Portuária.

VII –Representação da Unidade de Segurança da Autoridade Portuária: para fins de representação da Autoridade Portuária nas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CESPORTOS, nos Conselhos de Segurança Pública e em demais instâncias de articulação institucional, a expressão “Unidade de Segurança da Autoridade Portuária” refere-se exclusivamente à Guarda Portuária, em razão de sua natureza pública, técnica e estratégica, conforme previsto nesta Lei.

Art. 13-B - Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionarão uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I – participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário, e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II – assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251175963400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gabriel Nunes

(61) 3215-9070 lid.psd@camara.leg.br
Liderança do PSD - Anexo II - Superior - Espaço do Servidor

Apresentação: 12/08/2025 16:31:27.733 - PL073
EMC 262/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.262/2025

III – realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV – executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V – realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público e complexo portuário, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI – prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública e de fiscalização aduaneira, sempre que requisitado;

VII – promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX – zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X – promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema de segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251175963400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gabriel Nunes

(61) 3215-9070 lid.psd@camara.leg.br
Liderança do PSD - Anexo II - Superior - Espaço do Servidor

Apresentação: 12/08/2025 16:31:27.733 - PL073
EMC 262/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.262/2025

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente por Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Antaq e demais autoridades intervenientes.

§ 4º Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo das orientações decorrentes da competência da Guarda Portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º - Os agentes de segurança privada (vigilantes/seguranças) estarão sujeitos à supervisão direta da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Serão consideradas adequadas, para os fins desta Lei, as Autoridades Portuárias que, até a data de sua publicação, dispuserem integralmente de unidades de segurança estruturadas, compostas por empregados próprios ou terceirizados, em conformidade com as atribuições estabelecidas no Estudo de Avaliação de Risco (EAR) e no Plano de Segurança Portuária (PSP), ambos devidamente aprovados pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS.

§ 3º - É facultado à Autoridade Portuária a contratação de empresa especializada em segurança privada, com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância, respeitado o Plano de Segurança Portuária - PSP e às determinações da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251175963400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gabriel Nunes

(61) 3215-9070 lid.psd@camara.leg.br
Liderança do PSD - Anexo II - Superior - Espaço do Servidor

Apresentação: 12/08/2025 16:31:27.733 - PL073
EMC 262/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.262/2025

Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art. 13-B e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;
II – realizar policiamento ostensivo das áreas secas e molhadas da poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e entidades integrantes do sistema portuário; e
III – fiscalizar o trânsito nas vias da poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo único: É garantida a participação da Guarda Portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, participação nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP.

Art. 13-E - Compete à Autoridade Portuária estruturar administrativamente a Guarda Portuária nos seguintes termos:

§ 1º A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º A Guarda Portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 5 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme resolução específica

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251175963400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gabriel Nunes

(61) 3215-9070 lid.psd@camara.leg.br
Liderança do PSD - Anexo II - Superior - Espaço do Servidor

Apresentação: 12/08/2025 16:31:27.733 - PL0733
EMC 262/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.262/2025

da CONPORTOS.

§ 4º Eventuais cargos de gestão, supervisão ou chefias de equipes do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 2 (dois) anos na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003.

§ 6º A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em conformidade com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I - a fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;
II - a sua organização, carreira e hierarquia interna;
III - a manutenção da unidade de segurança e inteligência;
IV - a manutenção da unidade de ações especializadas;

Justificativa

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas que assolam o país, e tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de segurança pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por essas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251175963400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gabriel Nunes

(61) 3215-9070 lid.psd@camara.leg.br
Liderança do PSD - Anexo II - Superior - Espaço do Servidor

Apresentação: 12/08/2025 16:31:27.733 - PL0733
EMC 262/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.262/2025

Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP, a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como "CORTÉX" e "INFOSEG", cuja finalidade é integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil.

É válido salientar a relevância dos Centros de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem como para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como, por exemplo, o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

A Guarda Portuária desenvolve papel de significativa relevância, contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), sendo necessário que fique clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz com que a Guarda Portuária tenha relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala das Comissões, em ___ de agosto de 2025.

Deputado GABRIEL NUNES (PSD/BA)

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251175963400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gabriel Nunes

Apresentação: 13/08/2025 10:36:02.697 - PL073325
EMC 263/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.263/2025

01 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta Inciso XVI ao Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

XVI – Serviço adequado, o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas e/ou preços."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O princípio do serviço adequado como pilar da política setorial portuária para a operação e exploração tem como objetivo assegurar que os serviços prestados atendam às necessidades da sociedade de forma eficiente, acessível e contínua. A definição proposta estabelece padrões claros e abrangentes, que englobam a regularidade, continuidade e eficiência, essenciais para garantir a confiabilidade dos serviços.

Além disso, aspectos como segurança e atualidade destacam a importância de oferecer serviços que atendam às normas técnicas e de qualidade, acompanhando as inovações e demandas do contexto contemporâneo. A inclusão da generalidade garante que os serviços sejam acessíveis a todos, sem discriminação, enquanto a cortesia na prestação promove um atendimento humanizado e respeitoso.

Por fim, o princípio também reconhece a necessidade de modicidade nas tarifas e/ou preços, assegurando que os custos dos serviços sejam compatíveis com a capacidade de pagamento dos usuários, promovendo a justiça social e o equilíbrio econômico na prestação dos serviços. Dessa forma, o princípio do serviço adequado consolida-se como um pilar fundamental para a gestão eficiente e justa dos serviços públicos e privados.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD257349944700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257349944700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 10:53:36.480 - PL073325
EMC 264/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.264/2025

05 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso VII do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

VII - assegurar segurança jurídica e regulatória, com vistas a fomentar e maximizar os investimentos privados em infraestrutura e superestrutura, promovendo estabilidade, transparência e confiabilidade no ambiente normativo."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda modificativa proposta busca aprimorar a redação do inciso original, substituindo a expressão 'alavancagem' por termos mais adequados à linguagem jurídica. A palavra 'alavancagem', amplamente empregada no jargão econômico, possui conotação polissêmica, o que pode gerar ambiguidade e interpretações divergentes no contexto normativo.

Nesse sentido, a reformulação do texto visa garantir maior precisão terminológica, alinhando-se aos padrões da linguagem jurídica e administrativa. A nova redação proposta promove clareza e objetividade, ao mesmo tempo em que preserva o objetivo de fomentar e maximizar os investimentos privados em infraestrutura e superestrutura, reforçando os princípios de segurança jurídica, estabilidade e transparência no ambiente normativo.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD251768294300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251768294300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 10:54:07.933 - PL073325
EMC 265/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.265/2025

02- EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso II do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025
Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD254896259100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254896259100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 10:54:07.933 - PL073325
EMC 266/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.266/2025

04-EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso VI do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

VI – estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos e privados, bem como às instalações e atividades portuárias;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação proposta ao inciso "VI – estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos e privados, bem como às instalações e atividades portuárias;" busca assegurar a efetiva aplicação do princípio da isonomia e promover a competitividade justa no setor portuário brasileiro.

A redação original do inciso reforça a garantia de amplo acesso exclusivamente aos portos públicos, algo que já é inerente à sua natureza pública e à sua função social. No entanto, exclui explicitamente os portos privados da mesma prerrogativa, o que contraria o equilíbrio competitivo que deve nortear o setor. Observa-se, na prática, que terminais de uso privado frequentemente erigem barreiras ao acesso às suas instalações, limitando a utilização por determinados usuários e comprometendo o conceito de Facilidade Essencial (Essential Facilities). Este conceito, consagrado nos Arts. 7º e 13º da Lei nº 12.815/2013, determina que portos, sejam públicos ou privados, devem atuar de maneira acessível e não discriminatória.

Ao incluir expressamente os portos privados na garantia de amplo acesso, busca-se mitigar práticas que favoreçam a restrição ou discriminação de usuários, promovendo a transparência e a equidade nas operações portuárias. Essa medida visa assegurar um ambiente regulatório equilibrado, incentivando uma concorrência saudável entre os agentes do setor e alinhando-se ao interesse público de eficiência logística e desenvolvimento sustentável.

Ademais, a inclusão também reforça o compromisso com os pilares da competitividade e da integração dos atores do setor, promovendo a harmonização entre os interesses públicos e privados e ampliando as condições para um crescimento econômico equilibrado e inclusivo.

Por fim, a alteração contribui para a modernização do marco regulatório, alinhando-o com as melhores práticas internacionais, e demonstra o compromisso do Brasil em consolidar-se como um dos principais players no comércio global.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253473656600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253473656600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

C

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 12/08/2025 17:53:33.320 - PL073325
EMC 267/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.267/2025

02- EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso II do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

CD257517700700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257517700700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

.....

..... Sala da Comissão,

.....

Carol Dartora

Deputada Federal

Apresentação: 12/08/2025 17:53:33.320 - PL073325
EMC 267/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.267/2025

CD257517700700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257517700700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 12/08/2025 17:58:21.917 - PL073325
EMC 268/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.268/2025

03 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe a supressão ao texto do Inciso V do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

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

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta supressiva do inciso busca restabelecer a obrigação do Estado em regular a atividade econômica portuária para todos, seja público ou privado, e que não atuem de forma abusiva ao fixarem as suas tarifas ou preços infringindo o princípio da modicidade.

A proposta do inciso V traz um grande eufemismo ao tratar da modicidade, propondo apenas a ação de "estímulo" pelo Estado, ou seja, outro tratamento diferenciado para o porto privado, o que representa uma diminuição do seu papel como garantidor da modicidade e da publicidade dos preços públicos.

Isso gera um risco de tolerância a práticas de preços que não sejam módicos, retirando das mãos do Estado o seu papel de sancionar e, pelo projeto, agora somente com a responsabilidade de apenas estimular para obter a modicidade. Somente através de um papel garantista o Estado pode inibir condutas abusivas do setor privado, não sendo viável depender da autorregulação (Art. 38 e seguintes do projeto) neste campo econômico devido ao claro conflito de interesses entre a exploração comercial e as necessidades dos usuários exportadores e importadores.

O princípio da modicidade tarifária tem como objetivo garantir que tarifas e preços públicos sejam acessíveis, promovendo o equilíbrio entre os custos operacionais e os interesses sociais e econômicos. Esse princípio está implicitamente presente na Constituição Federal brasileira de 1988, que estabelece como um dos fundamentos do serviço público o atendimento ao interesse coletivo, conforme o artigo 175, que regula a prestação de serviços públicos mediante concessão ou permissão, sempre por meio de licitação.

No campo da legislação infraconstitucional, a modicidade tarifária é reforçada por normas como a Lei nº 8.987/1995, que trata do regime de concessão e permissão de serviços públicos. O artigo 6º dessa lei prevê que a tarifa seja [illegible]a e adequada, visando não apenas à remuneração do concessionário, mas [illegible]bém à proteção do usuário contra abusos econômicos

CD259921046600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259921046600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

A atual legislação portuária é mais assertiva e benéfica pró usuários dos serviços portuários ao utilizar o termo "garantia" (Art. 3º, II, Lei nº 12.815/2013), referindo-se ao compromisso de assegurar que determinadas condições serão cumpridas ou que certos direitos serão protegidos e, a proposta legislativa ora com emenda supressiva, visa exatamente retirar a intervenção do Estado diante de práticas abusivas das administrações portuárias privadas, pois o porto público estará diante da ação garantista deste por força do

Apresentação: 12/08/2025 17:58:21.917 - PL073325
EMC 268/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.268/2025

CD259921046600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259921046600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 12/08/2025 17:58:21.917 - PL073325
EMC 268/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.268/2025

Art.3º, III e, aqui residindo mais um dispositivo sub-reptício de legalizar uma assimetria regulatória em prol do porto privado.

O garantismo se manifesta de várias formas, incluindo, no caso em questão, a garantia legal, independentemente de cláusulas contratuais específicas, como a garantia de produtos e serviços no Código de Defesa do Consumidor ou dos usuários dos serviços prestados pelas instalações portuárias.

.....

Sala da Comissão, ...

Carol Dartora
Deputada Federal

CD259921046600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259921046600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 12/08/2025 18:00:04.203 - PL073325
EMC 269/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.269/2025

04-EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso VI do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

VI – estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos e privados, bem como às instalações e atividades portuárias;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação proposta ao inciso "VI – estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos e privados, bem como às instalações e atividades portuárias;" busca assegurar a efetiva aplicação do princípio da isonomia e promover a competitividade justa no setor portuário brasileiro.

A redação original do inciso reforça a garantia de amplo acesso exclusivamente aos portos públicos, algo que já é inerente à sua natureza pública e à sua função social. No entanto, exclui explicitamente os portos privados da mesma prerrogativa, o que contraria o equilíbrio competitivo que deve nortear o setor. Observa-se, na prática, que terminais de uso privado frequentemente erigem barreiras ao acesso às suas instalações, limitando a utilização por determinados usuários e comprometendo o conceito de Facilidade Essencial (Essential Facilities). Este conceito, consagrado nos Arts. 7º e 13º da Lei nº 12.815/2013, determina que portos, sejam públicos ou privados, devem atuar de maneira acessível e não discriminatória.

Ao incluir expressamente os portos privados na garantia de amplo acesso, busca-se mitigar práticas que favoreçam a restrição ou discriminação de usuários, promovendo a transparência e a equidade nas operações portuárias. Essa medida visa assegurar um ambiente regulatório equilibrado, incentivando uma concorrência saudável entre os agentes do setor e alinhando-se ao interesse público de eficiência logística e desenvolvimento sustentável.

Ademais, a inclusão também reforça o compromisso com os pilares da competitividade e da integração dos atores do setor, promovendo a harmonização entre os interesses públicos e privados e ampliando as condições para um crescimento econômico equilibrado e inclusivo.

Por fim, a alteração contribui para a modernização do marco regulatório, [illegible]hando-o com as melhores práticas internacionais, e demonstra o [illegible]promisso do Brasil em consolidar- se como um dos principais players no [illegible]ércio global.

CD250880339900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250880339900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

.....

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 12/08/2025 18:00:04.203 - PL073325
EMC 269/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.269/2025

CD250880339900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250880339900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 12/08/2025 18:02:34.617 - PL073325
EMC 270/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.270/2025

05 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso VII do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

VII - assegurar segurança jurídica e regulatória, com vistas a fomentar e maximizar os investimentos privados em infraestrutura e superestrutura, promovendo estabilidade, transparência e confiabilidade no ambiente normativo."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda modificativa proposta busca aprimorar a redação do inciso original, substituindo a expressão 'alavancagem' por termos mais adequados à linguagem jurídica. A palavra 'alavancagem', amplamente empregada no jargão econômico, possui conotação polissêmica, o que pode gerar ambiguidade e interpretações divergentes no contexto normativo.

Nesse sentido, a reformulação do texto visa garantir maior precisão terminológica, alinhando-se aos padrões da linguagem jurídica e administrativa. A nova redação proposta promove clareza e objetividade, ao mesmo tempo em que preserva o objetivo de fomentar e maximizar os investimentos privados em infraestrutura e superestrutura, reforçando os princípios de segurança jurídica, estabilidade e transparência no ambiente normativo.

.....

Sala da Comissão, ...

CD254394847500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254394847500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 12/08/2025 18:08:58.110 - PL073325
EMC 271/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.271/2025

06 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso VIII do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

VIII - governança plena na gestão dos portos público e governança corporativa portuária para os portos privados."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inserção do conceito de governança corporativa portuária para os portos privados visa estabelecer diretrizes claras que alinhem as práticas empresariais aos princípios de transparência, equidade, eficiência operacional e sustentabilidade, essenciais para o equilíbrio competitivo no setor portuário.

Embora os portos públicos estejam naturalmente subordinados a princípios de governança plena, que garantem accountability e ampla acessibilidade, observa-se que os portos privados, por sua natureza e estrutura voltada ao lucro, tendem a operar com maior autonomia. Isso pode, em certos casos, resultar em práticas discriminatórias ou na adoção de barreiras que comprometem a acessibilidade e violam o conceito de Facilidade Essencial (*Essential Facilities*), já consagrado nos Arts. 7º e 13º da Lei nº 12.815/2013.

Ao formalizar a governança corporativa portuária, busca-se assegurar que os portos privados adotem práticas condizentes com:

a) Transparência nas operações e tomadas de decisão, promovendo um ambiente acessível e confiável para usuários e investidores.

b) Condições justas de acesso às instalações e serviços, alinhadas ao princípio de isonomia e à mitigação de práticas discriminatórias.

c) Sustentabilidade, considerando aspectos econômicos, sociais e ambientais, em consonância com os objetivos de longo prazo do setor portuário.

d) Eficiência e responsabilidade regulatória, garantindo que os portos privados operem em conformidade com as disposições legais e com princípios de competitividade leal.

CD257330445700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257330445700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 12/08/2025 18:08:58.110 - PL073325
EMC 271/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.271/2025

A introdução do conceito de governança corporativa portuária tem como objetivo não apenas harmonizar as relações entre os diversos atores do setor, mas também fortalecer a confiança do mercado e promover um ambiente regulatório mais justo. Dessa forma, busca-se fomentar a concorrência saudável e assegurar que o setor portuário, como um

CD257330445700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257330445700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

todo, funcione como um pilar estratégico para o desenvolvimento econômico sustentável do Brasil.

.....

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 12/08/2025 18:08:58.110 - PL073325
EMC 271/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.271/2025

CD257330445700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257330445700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

C

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 12/08/2025 18:18.947 - PL073325
EMC 272/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.272/2025

07 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso X do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

X - promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A diretriz de, somente, adaptar-se às mudanças climáticas como expresso no texto original do inciso dá a conotação e interpretação de uma atitude de reação em vez de antecipação de medidas.

A inclusão da promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática reflete uma abordagem proativa e estratégica frente aos desafios ambientais contemporâneos. Enquanto a adaptação às mudanças climáticas é essencial, limitarmo-nos apenas a essa diretriz implica em uma postura reativa, focada em administrar as consequências ao invés de atuar na raiz do problema.

Dessa forma, a emenda proposta busca incorporar uma perspectiva antecipatória, incentivando a implementação de tecnologias que não apenas reduzam os efeitos adversos das mudanças climáticas, mas também promovam um desenvolvimento sustentável e responsável. Tal medida fortalece o compromisso com ações concretas que alinhem eficiência econômica e preservação ambiental, posicionando a sociedade como protagonista na mitigação dos impactos climáticos globais

.....

Sala da Comissão, ...

CD258656125700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258656125700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 12/08/2025 18:15:38.523 - PL073325
EMC 273/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.273/2025

09 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe supressão do texto do Inciso XII do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

~~*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."*~~

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de supressão do inciso *"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 a fase de licitação, a atividade do terminal e eventuais investimentos obrigatórios"* baseia-se em duas principais razões: a incorreção de técnica legislativa e o impacto negativo na segurança jurídica.

Em primeiro lugar, a inclusão de dispositivos que preveem a modernização de contratos vigentes por meio de alteração legislativa viola princípios fundamentais de técnica legislativa. A prática de se alterar contratos já firmados de forma unilateral compromete a integridade do ordenamento jurídico, uma vez que a segurança e a previsibilidade são elementos essenciais em qualquer relação contratual.

Adicionalmente, a permissão para alteração de contratos em andamento gera um ambiente de insegurança jurídica, tanto para o Estado quanto para concessionários, arrendatários e autorizatários. A instabilidade criada por alterações legislativas dessa natureza pode desincentivar investimentos no setor portuário, pois agentes econômicos passam a perceber maior risco ao ebrar contratos com o poder público.

ro ponto relevante é que o inciso, ao tentar contemplar a modernização e

CD258765716900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258765716900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 12/08/2025 18:15:38.523 - PLO73325
EMC 273/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.273/2025

simplificação de contratos, acaba por desconsiderar o princípio da proteção ao ato jurídico perfeito, consagrado no artigo 5º, inciso XXXVI, da Constituição Federal de 1988. O respeito a contratos vigentes é indispensável para garantir a confiança entre as partes, assim como para preservar o equilíbrio entre direitos e obrigações previamente acordados.

CD258765716900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258765716900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 12/08/2025 18:15:38.523 - PL073325
EMC 273/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.273/2025

Por fim, a precificação de áreas públicas "considerando a atividade do terminal e investimentos obrigatórios apenas para a fase de licitação" carece de clareza e objetividade. Tal abertura interpretativa pode dar margem a entendimentos conflitantes, que favorecem práticas desiguais e dificultam a aplicação eficiente do dispositivo.

Portanto, a supressão do inciso em questão se mostra indispensável para assegurar a estabilidade regulatória, preservar os direitos adquiridos pelas partes contratantes e garantir um ambiente favorável ao investimento e à operação eficiente do setor portuário.

.....

Sala da Comissão, ...

CD258765716900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258765716900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 12/08/2025 18:18:44.533 - PL073325
EMC 274/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.274/2025

10 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do caput do Art. 5º do PL nº 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O caput do Art. 5º passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º As propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, integrantes do Sistema Portuário expressos no Art.2º desta Lei, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto social e econômico."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de modificação do artigo busca corrigir uma lacuna normativa que eximiria a Autoridade Marítima da obrigatoriedade de realizar Análise de Impacto Regulatório (AIR) em seus atos normativos sobre as atividades portuárias. A realização de AIR é um instrumento essencial de transparência e governança, que visa assegurar que os atos normativos sejam precedidos por uma avaliação detalhada de seus possíveis efeitos, especialmente no que diz respeito ao impacto econômico.

Ao incluir a obrigatoriedade de AIR, a proposta reforça a necessidade de decisões regulatórias fundamentadas, que levem em consideração a razoabilidade e os potenciais impactos para agentes econômicos e usuários dos serviços, promovendo maior equilíbrio, eficiência e previsibilidade. Dessa forma, a emenda contribui para um ambiente normativo mais robusto e alinhado aos princípios de segurança jurídica e desenvolvimento sustentável no âmbito do Sistema Portuário, que inclui todos os agentes públicos, sem exceções.

.....

Sala da Comissão, ...

CD256096105800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256096105800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 12/08/2025 18:23:09.003 - PL073325
EMC 275/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.275/2025

11 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe a modificação do Inciso III, do Art. 6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências, para suprimir a palavra "agua".

Modifique-se o texto do inciso III, para suprmir a palavra "água".

"Art. 6º Para os fins desta Lei,

consideram-se: [..]

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

J U S T I F I C A Ç Ã O

A supressão da palavra "água" no texto do inciso III tem como fundamento a impossibilidade jurídica de cessão ou apropriação privada de espaços físicos em águas públicas, consideradas bens de domínio da União conforme dispõe o artigo 20, inciso III, da Constituição Federal de 1988.

Adicionalmente, a Lei nº 9.636/1998, que trata da gestão de bens imóveis da União, reforça o caráter público desses espaços e inviabiliza sua exploração ou ocupação por particulares, salvo em condições excepcionais e devidamente regulamentadas, o que não é compatível com a definição de "porto privado" apresentada.

A supressão busca alinhar o texto legal aos princípios constitucionais e normativos vigentes, evitando interpretações que possam gerar conflitos jurídicos ou práticas contrárias à legislação. Além disso, a exclusão do termo mantém a clareza e a coerência do dispositivo, preservando a caracterização dos portos privados como instalações essencialmente terrestres, que utilizam a infraestrutura aquaviária sem infringir normas sobre o uso de bens públicos.

.....

Sala da Comissão, ...

CD256965271600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256965271600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 10:57:18.943 - PL073325
EMC 276/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.276/2025

07 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso X do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

X - promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A diretriz de, somente, adaptar-se às mudanças climáticas como expresso no texto original do inciso dá a conotação e interpretação de uma atitude de reação em vez de antecipação de medidas.

A inclusão da promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática reflete uma abordagem proativa e estratégica frente aos desafios ambientais contemporâneos. Enquanto a adaptação às mudanças climáticas é essencial, limitarmo-nos apenas a essa diretriz implica em uma postura reativa, focada em administrar as consequências ao invés de atuar na raiz do problema.

Dessa forma, a emenda proposta busca incorporar uma perspectiva antecipatória, incentivando a implementação de tecnologias que não apenas reduzam os efeitos adversos das mudanças climáticas, mas também promovam um desenvolvimento sustentável e responsável. Tal medida fortalece o compromisso com ações concretas que alinhem eficiência econômica e preservação ambiental, posicionando a sociedade como protagonista na mitigação dos impactos climáticos globais

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD250776079300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250776079300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:00:29.590 - PL073325
EMC 277/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.277/2025

06 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso VIII do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

VIII - governança plena na gestão dos portos público e governança corporativa portuária para os portos privados."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inserção do conceito de governança corporativa portuária para os portos privados visa estabelecer diretrizes claras que alinhem as práticas empresariais aos princípios de transparência, equidade, eficiência operacional e sustentabilidade, essenciais para o equilíbrio competitivo no setor portuário.

Embora os portos públicos estejam naturalmente subordinados a princípios de governança plena, que garantem accountability e ampla acessibilidade, observa-se que os portos privados, por sua natureza e estrutura voltada ao lucro, tendem a operar com maior autonomia. Isso pode, em certos casos, resultar em práticas discriminatórias ou na adoção de barreiras que comprometem a acessibilidade e violam o conceito de Facilidade Essencial (*Essential Facilities*), já consagrado nos Arts. 7º e 13º da Lei nº 12.815/2013.

Ao formalizar a governança corporativa portuária, busca-se assegurar que os portos privados adotem práticas condizentes com:

a) Transparência nas operações e tomadas de decisão, promovendo um ambiente acessível e confiável para usuários e investidores.

b) Condições justas de acesso às instalações e serviços, alinhadas ao princípio de isonomia e à mitigação de práticas discriminatórias.

c) Sustentabilidade, considerando aspectos econômicos, sociais e ambientais, em consonância com os objetivos de longo prazo do setor portuário.

d) Eficiência e responsabilidade regulatória, garantindo que os portos privados operem em conformidade com as disposições legais e com princípios de competitividade leal.

A introdução do conceito de governança corporativa portuária tem como objetivo não [illegible]nas harmonizar as relações entre os diversos atores do setor, mas também fortalecer a [illegible]iança do mercado e promover um ambiente regulatório mais justo. Dessa forma, [illegible]ca-se fomentar a concorrência saudável e assegurar que o setor portuário, como um

CD259620175900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259620175900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

todo, funcione como um pilar estratégico para o desenvolvimento econômico sustentável do Brasil.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Apresentação: 13/08/2025 11:00:29.590 - PL073325
EMC 277/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.277/2025

CD259620175900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259620175900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:03:21.413 - PL073325
EMC 278/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.278/2025

08 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificação ao texto do Inciso X do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

X - promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A diretriz de, somente, adaptar-se às mudanças climáticas como expresso no texto original do inciso dá a conotação e interpretação de uma atitude de reação em vez de antecipação de medidas.

A inclusão da promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática reflete uma abordagem proativa e estratégica frente aos desafios ambientais contemporâneos. Enquanto a adaptação às mudanças climáticas é essencial, limitarmo-nos apenas a essa diretriz implica em uma postura reativa, focada em administrar as consequências ao invés de atuar na raiz do problema.

Dessa forma, a emenda proposta busca incorporar uma perspectiva antecipatória, incentivando a implementação de tecnologias que não apenas reduzam os efeitos adversos das mudanças climáticas, mas também promovam um desenvolvimento sustentável e responsável. Tal medida fortalece o compromisso com ações concretas que alinhem eficiência econômica e preservação ambiental, posicionando a sociedade como protagonista na mitigação dos impactos climáticos globais.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD251013559200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251013559200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:07:05.270 - PL073325
EMC 279/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.279/2025

09 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe supressão do texto do Inciso XII do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

~~*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."*~~

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de supressão do inciso *"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 a fase de licitação, a atividade do terminal e eventuais investimentos obrigatórios"* baseia-se em duas principais razões: a incorreção de técnica legislativa e o impacto negativo na segurança jurídica.

Em primeiro lugar, a inclusão de dispositivos que preveem a modernização de contratos vigentes por meio de alteração legislativa viola princípios fundamentais de técnica legislativa. A prática de se alterar contratos já firmados de forma unilateral compromete a integridade do ordenamento jurídico, uma vez que a segurança e a previsibilidade são elementos essenciais em qualquer relação contratual.

Adicionalmente, a permissão para alteração de contratos em andamento gera um ambiente de insegurança jurídica, tanto para o Estado quanto para concessionários, arrendatários e autorizatários. A instabilidade criada por alterações legislativas dessa natureza pode desincentivar investimentos no setor portuário, pois agentes econômicos passam a perceber maior risco ao celebrar contratos com o poder público.

Outro ponto relevante é que o inciso, ao tentar contemplar a modernização e simplificação de contratos, acaba por desconsiderar o princípio da proteção ao ato jurídico perfeito, consagrado no artigo 5º, inciso XXXVI, da Constituição Federal de 1988. O respeito a contratos vigentes é indispensável para garantir a confiança entre as partes, assim como [illegible] preservar o equilíbrio entre direitos e obrigações previamente acordados.

CD255547233700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255547233700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:07:05.270 - PL073325
EMC 279/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.279/2025

Por fim, a precificação de áreas públicas "considerando a atividade do terminal e investimentos obrigatórios apenas para a fase de licitação" carece de clareza e objetividade. Tal abertura interpretativa pode dar margem a entendimentos conflitantes, que favorecem práticas desiguais e dificultam a aplicação eficiente do dispositivo.

Portanto, a supressão do inciso em questão se mostra indispensável para assegurar a estabilidade regulatória, preservar os direitos adquiridos pelas partes contratantes e garantir um ambiente favorável ao investimento e à operação eficiente do setor portuário.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD255547233700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255547233700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:08:51.950 - PL073325
EMC 280/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.280/2025

10 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do caput do Art. 5º do PL nº 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O caput do Art. 5º passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º As propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, integrantes do Sistema Portuário expressos no Art.2º desta Lei, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto social e econômico."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de modificação do artigo busca corrigir uma lacuna normativa que eximiria a Autoridade Marítima da obrigatoriedade de realizar Análise de Impacto Regulatório (AIR) em seus atos normativos sobre as atividades portuárias. A realização de AIR é um instrumento essencial de transparência e governança, que visa assegurar que os atos normativos sejam precedidos por uma avaliação detalhada de seus possíveis efeitos, especialmente no que diz respeito ao impacto econômico.

Ao incluir a obrigatoriedade de AIR, a proposta reforça a necessidade de decisões regulatórias fundamentadas, que levem em consideração a razoabilidade e os potenciais impactos para agentes econômicos e usuários dos serviços, promovendo maior equilíbrio, eficiência e previsibilidade. Dessa forma, a emenda contribui para um ambiente normativo mais robusto e alinhado aos princípios de segurança jurídica e desenvolvimento sustentável no âmbito do Sistema Portuário, que inclui todos os agentes públicos, sem exceções.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD257388713800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257388713800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:11:23.960 - PL073325
EMC 281/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.281/2025

11 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe a modificação do Inciso III, do Art. 6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências, para suprimir a palavra "agua".

Modifique-se o texto do inciso III, para suprmir a palavra "água".

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

[..]

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

J U S T I F I C A Ç Ã O

A supressão da palavra "água" no texto do inciso III tem como fundamento a impossibilidade jurídica de cessão ou apropriação privada de espaços físicos em águas públicas, consideradas bens de domínio da União conforme dispõe o artigo 20, inciso III, da Constituição Federal de 1988.

Adicionalmente, a Lei nº 9.636/1998, que trata da gestão de bens imóveis da União, reforça o caráter público desses espaços e inviabiliza sua exploração ou ocupação por particulares, salvo em condições excepcionais e devidamente regulamentadas, o que não é compatível com a definição de "porto privado" apresentada.

A supressão busca alinhar o texto legal aos princípios constitucionais e normativos vigentes, evitando interpretações que possam gerar conflitos jurídicos ou práticas contrárias à legislação. Além disso, a exclusão do termo mantém a clareza e a coerência do dispositivo, preservando a caracterização dos portos privados como instalações essencialmente terrestres, que utilizam a infraestrutura aquaviária sem infringir normas sobre o uso de bens públicos.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD258538014200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258538014200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:12:43.963 - PL073325
EMC 282/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.282/2025

Emenda Aditiva Nº de 2025

(Do Dep. João Leão)

Emenda ao texto do Projeto de Lei 733 de 2025, que “dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências’.

Acrescente-se, onde couber, o seguinte texto ao PL 733/2025:

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituído o Regime de Cabotagem Autônoma Assistida (CAA), destinado a embarcações brasileiras que operem rotas de cabotagem entre portos nacionais, dispensadas do serviço de praticagem nas condições previstas neste Decreto.

Art. 2º Para fins desta Lei, entende-se por:

I – **Cabotagem**: navegação entre portos ou pontos do território brasileiro sem escala internacional, realizada por embarcação registrada no REB ou no RBE;

II – **Serviço de praticagem**: assistência técnica prestada por prático ao comandante nos movimentos de navegação em áreas de pilotagem obrigatória;

III – **Certificado de Autonomia de Cabotagem (CAC)**: documento eletrônico concedido ao comandante, que autoriza a dispensa de praticagem nos limites deste Decreto;

IV – **Zona de Cabotagem Autônoma (ZCA)**: trecho ou polígono aquaviário definido em carta náutica, onde o CAC pode ser utilizado.

CAPÍTULO II – OBJETIVOS

Art. 3º São objetivos do CAA:

I – reduzir custos logísticos e ampliar a produtividade da cabotagem;

II – simplificar processos administrativos por meio de plataforma digital única;

III – manter padrões elevados de segurança, mediante qualificação dirigida dos comandantes e monitoramento eletrônico contínuo;

CD256874224400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256874224400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Leão

Apresentação: 13/08/2025 11:12:43.963 - PL073325
EMC 282/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.282/2025

IV – incentivar o uso de tecnologias de navegação avançada e de dados abertos para transparência regulatória.

CAPÍTULO III – ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Art. 4º Poderão operar sob o CAA as embarcações que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

I – arqueação bruta igual ou inferior a 20.000;

II – comprimento total (LOA) igual ou inferior a 170 m;

III – calado máximo compatível com o calado de projeto aprovado para o porto;

IV – propulsão convencional ou assistida por thrusters plenamente operacionais;

V – bandeira brasileira e histórico mínimo de 12 meses em rotas de cabotagem.

§ 1º Ficam excluídos do regime:

a) navios-tanque que transportem cargas das classes 1, 2, 3, 7 ou 8 do Código IMDG, ou em lastro não desgaseificado;

b) navios de passageiros com lotação superior a 400 pessoas;

c) embarcações cuja manobra exija operações especiais definidas pela autoridade marítima.

CAPÍTULO IV – CERTIFICAÇÃO

Art. 5º O *Certificado de Autonomia de Cabotagem* será solicitado, por meio de sistema eletrônico da Marinha, com os seguintes documentos:

I – requerimento eletrônico;

II – comprovação de, **no mínimo, 6 escalas ou 120 horas de manobras assistidas** na ZCA pretendida, nos últimos 12 meses;

III – certificado de competência STCW válido como *Master*;

IV – atestado médico ocupacional vigente;

V – conclusão do curso EAD *"Cabotagem Autônoma Assistida e BRM"* aprovado pela Marinha.

Art. 6º O CAC será válido por 12 meses e **poderá ser automaticamente prorrogado para 24 meses** se, durante o período de vigência, o comandante:

CD256874224400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256874224400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Leão

Apresentação: 13/08/2025 11:12:43.963 - PLO73325
EMC 282/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.282/2025

I – realizar pelo menos 4 escalas na ZCA;

II – manter zero acidentes ou incidentes atribuíveis a erro de comando;

III – atualizar o atestado médico.

CAPÍTULO V – USO DO CAC

Art. 7º O CAC é pessoal e intransferível, vinculado ao comandante e à embarcação.

Art. 8º O comandante portador de CAC deverá:

I – enviar ETA, calado e plano de manobra via plataforma digital até 2 h antes da chegada;

II – manter equipamentos de navegação, AIS e VDR operacionais e integrados à plataforma;

III – aceitar inspeção remota da autoridade marítima a qualquer momento;

IV – suspender o uso do CAC em caso de visibilidade inferior a 0,5 M, falha de propulsão ou vento superior a 35 nós.

CAPÍTULO VI – INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA E TECNOLOGIA

Art. 9º Os portos habilitados a receber embarcações sob CAA deverão disponibilizar:

I – cobertura 24/7 de sistema VTMIS ou VTS com gravação de dados;

II – batimetrias atualizadas;

III – canal de dados aberto (API) para compartilhamento de informações de tráfego com a ANTAQ e seguradoras.

CAPÍTULO VII – GOVERNANÇA

Art. 10 Compete à Marinha:

I – gerir a plataforma eletrônica de emissão do CAC;

II – definir e revisar as ZCA a cada 2 anos;

III – aplicar medidas cautelares de suspensão ou cancelamento.

Art. 11 Compete às Administrações Portuárias:

I – manter infraestrutura compatível;

CD256874224400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256874224400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Leão

Apresentação: 13/08/2025 11:12:43.963 - PLO73325
EMC 282/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.282/2025

II – publicar trimestralmente indicadores de desempenho das manobras sob CAA.

Art. 12 Compete à ANTAQ:

I – fiscalizar o cumprimento deste Decreto;

II – consolidar estatísticas nacionais de operações CAA, divulgadas em portal público.

CAPÍTULO VIII – INFRAÇÕES E SANÇÕES

Art. 13 Constituem infrações:

a) operar sem CAC válido;

b) usar CAC fora da ZCA autorizada;

c) omitir informações.

Parágrafo único. As sanções variam de advertência a multa de até **0,5% da receita bruta de frete do trimestre anterior**, além de suspensão ou cancelamento do CAC.

CAPÍTULO IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 14 Os comandantes interessados poderão requerer o CAC a partir de 180 dias da publicação deste Decreto.

Art. 15 A Marinha e a ANTAQ editarão normas complementares em até 90 dias.

Art. 16 Este Decreto entra em vigor 60 dias após sua publicação.

Sala das Comissões, em 06 de Agosto de 2025.

Dep. João Leão

(Progessistas/BA)

CD256874224400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256874224400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Leão

Apresentação: 13/08/2025 11:12:43.963 - PLO73325
EMC 282/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.282/2025

Justificativa

A implementação obrigatória dos sistemas comunitários portuários, de gerenciamento do tráfego de embarcações e de segurança portuária em todos os portos sob jurisdição nacional está prevista na legislação brasileira, especialmente na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, conhecida como Lei dos Portos. Essa lei regula a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias, bem como as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

A necessidade de implementar esses sistemas considera vários aspectos:

Redução dos custos logísticos na navegação costeira nacional: mantendo ao mesmo tempo padrões adequados de segurança da navegação e de proteção ambiental. Esse equilíbrio é essencial para a eficiência e sustentabilidade do setor portuário e da navegação.

Fundamentação na legislação vigente: incluindo não só a Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), mas também a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que trata da Segurança do Tráfego Aquaviário. Essa última estabelece diretrizes para a segurança da navegação, prevenindo acidentes e protegendo o meio ambiente aquático.

Atendimento às recomendações da Organização Marítima Internacional (OMI) sobre certificação de competência de tripulantes e boas práticas de pilotagem: A OMI promove padrões internacionais para garantir a segurança marítima e a proteção ambiental, que devem ser incorporados nas operações portuárias nacionais.

Os sistemas referidos incluem:

- Sistema Comunitário Portuário (Port Community System - PCS): destinado a integrar e agilizar as operações portuárias por meio do compartilhamento de informações entre os diversos atores no porto, promovendo maior eficiência e transparência.

CD256874224400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256874224400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Leão

Apresentação: 13/08/2025 11:12:43.963 - PL073325
EMC 282/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.282/2025

• Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System - VTMIS): um sistema de monitoramento, controle e gerenciamento do tráfego marítimo para garantir a navegação segura dentro da área portuária, prevenindo acidentes e melhorias operacionais.

• Sistema de segurança portuária: que deve cumprir normas nacionais e internacionais, como o Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code), para controlar acessos e riscos, protegendo contra crimes, acidentes e ameaças ambientais.

A aplicação desses sistemas está sob responsabilidade das autoridades portuárias, que devem planejar, implementar e fiscalizar as operações conforme as normas e contratos vigentes, sempre respeitando legislações específicas e promovendo segurança e eficiência no ambiente portuário.

Portanto, a implementação desses sistemas comunitários, de gerenciamento de tráfego e segurança é um marco regulatório fundamental para modernizar os portos brasileiros, diminuir custos logísticos, preservar o meio ambiente e garantir a segurança de todas as operações aquaviárias, em conformidade com as melhores práticas nacionais e internacionais. Assim sendo, peço apoio dos nobres pares e do ilustre relator na aprovação da emenda aditiva acima.

CD256874224400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256874224400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Leão

Apresentação: 13/08/2025 11:14:57.063 - PL073325
EMC 283/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.283/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

12 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta Inciso XXXV ao Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Acrescente-se o Inciso XXXV ao Art.6º com o seguinte teor.

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

[...]

XXXV - Zona de Influência Portuária (ZIP) - espaço geoeconômico delimitado a partir de variáveis técnicas, econômicas, políticas e sociais e parte integrante do Plano Mestre, que é diretamente impactado pelas operações de um porto ou complexo portuário e contribuinte para suas atividades, devendo abranger desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelo porto até as áreas que dependem economicamente ou logisticamente de suas operações.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Com a citação nos incisos VIII e IX do Art.6º acerca do conceito jurídico de Terminal Retroportuário Alfandegado e de Terminal de Contêineres Vazios, onde há a citação de que estes estão localizados em uma Zona de Influência Portuária (ZIP) há, portanto, a necessidade de definir, juridicamente, o conceito jurídico da ZIP, como sendo um espaço geoeconômico que irá abranger essa espécie de terminal estrategicamente delimitado, que desempenha um papel fundamental no desenvolvimento e operação de portos e complexos portuários, constituindo-se em uma zona de atividades logísticas e, em especial, industriais que buscam se localizar em áreas próximas aos portos e de fácil acesso terrestre.

Baseando-se em variáveis técnicas, econômicas, políticas e sociais, conforme descrito no inciso XXXV, essa delimitação reflete não apenas os impactos diretos das operações portuárias, mas também sua contribuição para a dinâmica econômica e logística de sua região.

A ZIP abrange áreas diversificadas, desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelos portos até regiões que dependem econômica e logisticamente dessas operações. Dessa forma, ela torna-se parte integrante do planejamento territorial e estratégico do setor portuário, destacando-se no contexto do Plano Mestre.

Além disso, a identificação de uma ZIP é essencial para a otimização de cadeias logísticas, integração regional e atração de investimentos. Ao compreender e mapear os fluxos econômicos e logísticos, bem como as interações sociais e políticas associadas, a zona de influência possibilita um planejamento mais eficiente e sustentável, promovendo o desenvolvimento econômico local e regional.

clusão do inciso que define a Zona de Influência Portuária busca estabelecer de forma a os limites e as características do espaço geográfico diretamente impactado pelas

CD254579404400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254579404400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:14:57.063 - PL073325
EMC 283/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.283/2025

operações portuárias, promovendo um entendimento abrangente e técnico sobre a interação entre o porto e a região ao seu redor. Essa definição é essencial para subsidiar políticas públicas, planejamento estratégico e gestão eficiente dos portos, assegurando que as atividades portuárias sejam desenvolvidas de maneira integrada ao território e às comunidades impactadas.

Ao incluir desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelo porto até as áreas que dependem econômica e logisticamente de suas operações, o inciso reconhece a complexidade das cadeias logísticas e produtivas envolvidas. Além disso, sua vinculação ao Plano Mestre reforça o alinhamento estratégico com instrumentos de planejamento portuário, garantindo que a gestão da Zona de Influência Portuária seja feita de maneira coordenada, sustentável e em conformidade com as diretrizes de desenvolvimento nacional.

Essa proposta contribui para fortalecer a governança portuária, ampliando a transparência e a eficiência das decisões que impactam não apenas o porto, mas também as regiões diretamente relacionadas às suas atividades econômicas e logísticas.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD254579404400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254579404400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:16:45.087 - PL073325
EMC 284/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.284/2025

13 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XIV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XIV - Área do Porto Público: poligonal de delimitação geográfica que define os limites físicos e de jurisdição administrativa do porto público, englobando as áreas em terra e água, a zona de influência portuária, a respectiva infraestrutura de proteção e de acesso terrestre e aquaviário, sob jurisdição administrativa da Autoridade Portuária;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do conceito de "Área do Porto Público" na emenda tem como objetivo aprimorar a definição legal e operacional do espaço geográfico que compreende os limites físicos e a jurisdição administrativa do porto público. Esse delineamento é fundamental para assegurar a organização e a efetividade das ações da Autoridade Portuária, baseando-se nos princípios e funções da jurisdição administrativa.

A jurisdição administrativa, nesse contexto, delimita a competência da Autoridade Portuária para regulamentar, fiscalizar e administrar de forma exclusiva e eficiente as atividades dentro da área delimitada. Essa competência é indispensável para evitar conflitos de competências entre diferentes entidades e assegurar a harmonia na gestão e operação do porto público. Por meio da definição clara da poligonal geográfica, a Autoridade Portuária tem sua capacidade de gestão fortalecida, promovendo o cumprimento de suas atribuições legais e a manutenção da ordem pública no local.

Além disso, a delimitação geográfica que abrange áreas em terra e água, a zona de influência portuária e a infraestrutura de proteção e acesso terrestre e aquaviário reflete a complexidade e a abrangência das operações portuárias modernas. Essa abordagem integrada e baseada na jurisdição administrativa garante maior segurança jurídica e eficiência operacional, contribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico da região atendida pelo porto.

Portanto, a emenda proposta é essencial para consolidar a autoridade e as responsabilidades da Autoridade Portuária, oferecendo uma base sólida para o planejamento, a regulação e o desenvolvimento sustentável das operações portuárias.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD252300183200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252300183200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:19:26.143 - PL073325
EMC 285/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.285/2025

14 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XV - Autoridade Portuária: entidade constituída sob a forma de empresa pública, sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios, responsável pela exploração, administração e gestão do porto público"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda em questão destaca-se pela sua relevância na modernização e fortalecimento da gestão portuária, ao estabelecer que a Autoridade Portuária pode ser composta por empresa pública, sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios. Essa proposta reflete a evolução conceitual e prática da governança portuária contemporânea.

Estudos recentes sobre governança portuária, como os apresentados por Jason Monios em "Polycentric Port Governance", demonstram que essa governança está cada vez mais reconhecida como um processo que transcende fronteiras administrativas e territoriais, operando em múltiplas escalas de governo e promovendo vínculos entre organizações governamentais, não governamentais e indivíduos. Essa abordagem policêntrica contribui para uma gestão integrada, colaborativa e adaptada às complexidades do setor portuário globalizado.

No contexto nacional, a possibilidade de incluir Consórcios Públicos na gestão portuária encontra respaldo no Art. 241 da Constituição Federal de 1988, que prevê a gestão associada entre entes federativos. Além disso, a Lei nº 9.277/1997, em seu Art.2º, autoriza a delegação de portos a consórcios públicos, conforme regulamento pelo DECRETO Nº 2.184, DE 24 DE MARÇO DE 1997.

Ao adequar o texto do inciso ao disposto no inciso XVII da Delegação, a proposta de emenda reforça a necessidade de integrar diferentes entes federativos ou consórcios destes para a exploração e gestão dos portos públicos, promovendo uma administração mais eficiente, transparente e alinhada aos interesses da coletividade. Essa integração potencializa a capacidade de planejamento e desenvolvimento do Complexo Portuário, assegurando a implementação do Plano Mestre e o fortalecimento das funções de regulação, fiscalização, proteção, sustentabilidade, segurança portuária e o relacionamento usuários e comunidades locais.

CD253687520800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253687520800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:19:26.143 - PLO73325
EMC 285/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.285/2025

Portanto, a inclusão dos Consórcios Públicos como possíveis gestores portuários é uma medida estratégica, que promove maior sinergia entre os entes envolvidos, assegura o alinhamento com as melhores práticas internacionais de governança e contribui para o desenvolvimento sustentável e competitivo do setor portuário no Brasil.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253687520800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253687520800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:21:58.810 - PL073325
EMC 286/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.286/2025

15 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XVI do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XVI do Art. 6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XVI - Administração Portuária: empresa privada responsável pela gestão do porto público concedido ou sociedade de propósito específico, sociedade empresária constituída para a gestão e exploração do porto privado."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente emenda busca estabelecer uma definição mais precisa e abrangente para o conceito de Administração Portuária, considerando as diferentes naturezas jurídicas e operacionais dos portos públicos concedidos e dos portos privados. Ao incluir expressamente a figura da sociedade de propósito específico como responsável pela gestão e exploração do porto privado, a proposta alinha-se às práticas contemporâneas de governança empresarial, garantindo maior clareza normativa e segurança jurídica.

Ao incluir os portos privados no conceito de Administração Portuária e, portando, seus gestores qualificados como Administradores do Porto, busca-se um alinhamento estratégico e normativo que promove a integração operacional e regulatória, possibilitando maior coordenação entre os diferentes tipos de instalações portuárias, melhorando a eficiência logística e assegurando padrões uniformes de governança e segurança.

Essa alteração reforça a importância de delimitar as competências e responsabilidades das entidades envolvidas na administração portuária, promovendo eficiência e transparência nas operações, além de assegurar conformidade com as normas regulatórias aplicáveis. Ademais, a inclusão específica do modelo de sociedade empresária, no caso, a sociedade de propósito específico, demonstra sensibilidade às dinâmicas do setor portuário, reconhecendo a necessidade de modelos flexíveis e adaptados às demandas do mercado e à evolução do setor logístico.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD256991844500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256991844500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:24:52.320 - PL073325
EMC 287/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.287/2025

26 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda modificativa do Inciso XXVI do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXVI no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXVI - Cadeia Verticalizada Indústria-Porto: cadeias integradas que se caracterizam pela conexão direta entre a cadeia produtiva e as atividades portuárias, resultando em geração de carga cativa, fora do ambiente concorrencial portuário, com áreas específicas definidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda de redação ao inciso XXVI tem como objetivo aprimorar a definição de "Cadeia Verticalizada Indústria-Porto", conferindo maior clareza e precisão ao texto legislativo. Essa terminologia destaca a relação direta e integrada entre a cadeia produtiva e as atividades portuárias, que resulta na geração de cargas cativas, desvinculadas do ambiente concorrencial típico do setor portuário.

O conceito revisado fortalece a importância estratégica dessas cadeias verticalizadas no contexto do planejamento portuário, ao delimitar com maior exatidão as áreas específicas destinadas às operações integradas, conforme previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto. Essa delimitação é essencial para garantir a organização e a eficiência no uso da infraestrutura portuária, evitando conflitos de interesse e promovendo a otimização das operações.

Além disso, a emenda reflete as melhores práticas de planejamento e governança portuária, assegurando que os aspectos técnicos e econômicos dessas cadeias sejam compatíveis com os objetivos do desenvolvimento sustentável e integrado dos portos. Ao especificar a exclusão do ambiente concorrencial para as cargas cativas, o texto reforça o caráter exclusivo e estratégico dessas operações, alinhando-se aos princípios de segurança jurídica e eficiência administrativa.

Portanto, a proposta de redação do inciso XXVI contribui para tornar o dispositivo mais objetivo e alinhado às demandas práticas e normativas do setor portuário, promovendo uma abordagem integrada e funcional ao planejamento e gestão dessas cadeias.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD258940060200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258940060200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:26:28.060 - PL073325
EMC 288/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.288/2025

27 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda modificativa do Inciso XXVIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso XXVIII no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXVIII - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) - instrumento de planejamento da Administração Portuária, que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto público e do porto privado;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão dos portos privados no escopo do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ) demonstra-se fundamental para assegurar o crescimento planejado e sustentável do setor portuário brasileiro. Conforme estabelecido pela Emenda XXVIII, o PDZ é um instrumento estratégico de planejamento da Administração Portuária, abrangendo tanto as administrações públicas quanto privadas.

Neste sentido, a elaboração de PDZs por portos privados permite uma melhor coordenação das atividades portuárias em âmbito regional e nacional, promovendo uma integração mais eficaz com as demandas logísticas e econômicas. Além disso, o planejamento ordenado das áreas e instalações dos portos privados contribui para:

Sustentabilidade ambiental: a adoção de práticas que minimizem impactos ambientais, alinhando o desenvolvimento portuário com objetivos ecológicos.

Eficiência econômica: o uso otimizado de recursos e infraestrutura, promovendo competitividade no comércio internacional.

Ordenamento territorial: a gestão planejada do espaço portuário para evitar conflitos de uso e garantir sua adequação às necessidades operacionais e socioeconômicas.

Assim, a incorporação dos portos privados no PDZ reforça o compromisso de desenvolver um sistema portuário integrado, moderno e sustentável, capaz de atender às demandas crescentes do mercado, ao mesmo tempo em que respeita diretrizes ambientais e promove crescimento econômico do país. Essa medida não apenas assegura a eficiência e competitividade dos portos, mas também fortalece a posição estratégica do Brasil no comércio global. Portanto, a proposta de redação do inciso XXVIII contribui para tornar o

CD258185764400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258185764400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

dispositivo mais objetivo e alinhado às demandas práticas e normativas do setor portuário, promovendo uma abordagem integrada e funcional ao planejamento e gestão dessas cadeias

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Apresentação: 13/08/2025 11:26:28.060 - PL073325
EMC 288/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.288/2025

CD258185764400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258185764400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:27:53.907 - PL073325
EMC 289/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.289/2025

28 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda de redação do Inciso XXIX do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso XXIX no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

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

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do Regulamento de Exploração do Porto (REP) como instrumento aplicável tanto aos portos públicos quanto aos portos privados é uma medida indispensável para garantir maior segurança jurídica e promover a transparência nas operações portuárias. Ao estabelecer princípios gerais e condições claras para o funcionamento e a exploração dos portos, o REP fortalece a confiança dos usuários e demais stakeholders no setor portuário.

Nos portos públicos, o REP é um guia essencial para uniformizar práticas, assegurar a eficiência operacional e atender às demandas da sociedade. Já nos portos privados, a obrigatoriedade de um regulamento similar permite padronizar a prestação de serviços, reduzir ambiguidades contratuais e garantir que as operações sigam critérios de transparência, contribuindo para uma relação de confiança entre os prestadores e demandantes de serviços portuários.

Além disso, essa uniformização normativa promove uma maior integração entre as administrações portuárias, públicas e privadas, fomentando um ambiente competitivo e saudável que beneficie a economia nacional. O REP, assim, funciona como um pilar estratégico para o desenvolvimento sustentável do sistema portuário brasileiro, assegurando que suas operações atendam às melhores práticas de governança e respeitem os interesses dos usuários e da sociedade.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD259110289500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259110289500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:29:43.150 - PL073325
EMC 290/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.290/2025

29 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda de redação do Inciso XXXII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso XXXII no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXXII - Economia Azul - usos, gestão e conservação sustentável dos recursos oceânicos e marinhos, visando apoiar o crescimento econômico, melhorar os meios de subsistência e garantir a saúde ecológica, nas atividades que equilibram o desenvolvimento com a proteção da biodiversidade marinha, buscando benefícios sociais, ambientais e econômicos de longo prazo, em conformidade com regulamentos e padrões nacionais e internacionais;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do inciso referente à Economia Azul destaca a importância de um modelo de desenvolvimento que reconheça o enorme potencial dos recursos oceânicos e marinhos para impulsionar o crescimento econômico, sem comprometer os ecossistemas. Essa abordagem é particularmente relevante para países como o Brasil, com uma vasta área costeira e um dos maiores litorais do mundo.

A Economia Azul promove um equilíbrio estratégico entre o uso sustentável dos recursos marítimos e a conservação da biodiversidade marinha, contribuindo não apenas para a saúde ambiental, mas também para benefícios sociais e econômicos. Ao garantir a conformidade com regulamentos e padrões nacionais e internacionais, a emenda fortalece a governança ambiental e assegura a adoção de melhores práticas, alinhando o Brasil aos esforços globais para enfrentar desafios como a mudança climática e a degradação dos ecossistemas.

Essa proposta também contribui diretamente para Geração de empregos e inclusão social ao fomentar atividades como a pesca sustentável, o turismo costeiro e a biotecnologia marinha e a segurança alimentar e energética, através da exploração responsável dos recursos marinhos para atender às demandas da sociedade.
Portanto, a adoção desse inciso reforça o compromisso com um desenvolvimento sustentável de longo prazo, promovendo equilíbrio entre crescimento econômico, proteção ambiental e bem-estar social, posicionando o Brasil como líder em iniciativas de Economia Azul.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD251754848300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251754848300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:31:18.170 - PL073325
EMC 291/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.291/2025

30 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda de redação do Inciso XXXIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda supressiva do texto do inciso XXXIV no Art.6º.

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

[..]

~~*XXXIV - Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário: entidade autorreguladora, que pela sua proximidade das atividades portuárias e aquaviária 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.*~~

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de supressão do inciso XXXIV, que prevê a criação da "Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário", fundamenta-se em uma análise criteriosa dos riscos associados à implementação de um modelo de autorregulação no setor portuário. Apesar da intenção de promover maior eficiência e agilidade, a instituição dessa entidade autorreguladora apresenta preocupações significativas que podem comprometer a transparência, a imparcialidade e o equilíbrio competitivo no setor.

Riscos de Cartelização e Discriminação: A criação de uma estrutura de coordenação entre as empresas prestadoras de serviços portuários pode facilitar processos de cartelização. Conforme definido pelo CADE, o cartel é qualquer prática entre concorrentes que vise fixar preços, dividir mercados ou restringir a produção, o que seria um grave risco ao ambiente de livre concorrência. Além disso, usuários que reivindiquem um tratamento justo podem ser discriminados, uma vez que os interesses das empresas participantes podem ser privilegiados em detrimento dos princípios de justiça e equidade.

Contradição Normativa e Redução da Autoridade Estatal: Ao permitir que uma entidade privada estabeleça normas para o setor, corre-se o risco de contradições entre as diretrizes do regulador estatal e as práticas implementadas pela câmara autorreguladora. Essa sobreposição de competências enfraquece o papel do Estado, que, conforme o Art. 174 da Constituição Federal, é o agente normativo e regulador da atividade econômica. A transferência dessa atribuição para o setor privado viola os princípios constitucionais, colocando em risco o bem-estar coletivo e a função fiscalizadora do Estado.

Falta de Transparência e Conflito de Interesses: A ausência de um rito processual claro, combinado com a falta de mecanismos robustos de prestação de contas, pode resultar em práticas obscuras e no fortalecimento dos interesses dos gestores portuários, em vez de atender ao interesse público. Além disso, a possibilidade de captura da agência reguladora pode gerar conflitos decorrentes da "porta giratória" – onde agentes públicos assumem cargos

CD253286923600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253286923600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:31:18.170 - PL073325
EMC 291/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.291/2025

na iniciativa privada no mesmo setor – representa uma ameaça à imparcialidade e à ética na administração pública.

Imparcialidade e Direitos dos Usuários: O modelo proposto apresenta dificuldades para garantir imparcialidade, especialmente na aplicação de penalidades e na resolução de controvérsias. Ademais, há o risco de que a autorregulação crie barreiras técnicas ou até mesmo impeça o direito de petição dos usuários perante o órgão regulador, a ANTAQ, o que seria contrário aos preceitos fundamentais de acesso à justiça e à defesa dos direitos dos usuários.

Diante dessas considerações, a supressão do inciso XXXIV é necessária para preservar o papel do Estado na normatização e fiscalização do setor portuário, evitando riscos de cartelização, conflitos de interesse e comprometimento da transparência e da imparcialidade. A manutenção da regulação sob responsabilidade estatal é essencial para assegurar um ambiente justo, equilibrado e alinhado aos princípios do interesse público e da Constituição Federal.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253286923600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253286923600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:34:52.650 - PL073325
EMC 292/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.292/2025

16 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XVII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XVII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XVII - Delegação: instrumento de descentralização administrativa que viabiliza a transferência, por meio de convênio, da gestão e da exploração de portos públicos para Estados, Municípios ou consórcios públicos, em conformidade com as disposições legais aplicáveis."

J U S T I F I C A Ç Ã O

proposta de emenda ao dispositivo tem como objetivo promover maior clareza e precisão na definição de "Delegação" no contexto da descentralização administrativa, assegurando que o texto jurídico reflita de forma inequívoca os mecanismos previstos. A utilização de termos como "instrumento" enfatiza o caráter técnico e jurídico do ato, ao passo que a expressão "viabiliza a transferência" reforça o propósito prático e operativo da delegação.

Além disso, a inclusão de "gestão e exploração de portos públicos" delimita de forma abrangente as competências que podem ser descentralizadas, evitando ambiguidades quanto às atribuições transferidas. Ao estabelecer que o procedimento se dará "por meio de convênio" e "em conformidade com as disposições legais aplicáveis," a redação ressalta a necessidade de obediência à legalidade, proporcionando segurança jurídica aos entes federados envolvidos.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD257185744500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257185744500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:36:29.640 - PL073325
EMC 293/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.293/2025

17 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XVIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XVII do Art. 6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

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, a ser exercida pela Autoridade Portuária definida no Inciso XV;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de modificação do inciso XVIII, que explicita as atividades de Estado exercidas pela Autoridade Portuária no contexto da concessão de portos públicos, visa reforçar o papel essencial e indelegável do poder público na garantia do interesse coletivo, da segurança jurídica e da boa governança no setor portuário. Essa medida assegura que funções estratégicas e inerentes ao Estado permaneçam sob a responsabilidade exclusiva da Autoridade Portuária, mesmo em um modelo de concessão à iniciativa privada.

As atividades de regulação, exercício do poder de polícia e outras funções exclusivas do Estado são fundamentais para manter o equilíbrio regulatório garantindo que a exploração dos portos por concessionário respeite normas e padrões que assegurem o desenvolvimento sustentável e a competitividade do setor, além de exercer o poder de polícia, preservando a integridade das operações portuárias e a proteção de trabalhadores, usuários e ativos estratégicos.

Diante do estágio de disputa geopolítica, há que se preservar a soberania nacional, através da manutenção de atividades exclusivas do Estado pela Autoridade Portuária reforçando o papel soberano do país sobre infraestruturas críticas, fundamentais para o desenvolvimento econômico e a segurança nacional, além de evitar conflitos de interesses, ao restringir a delegação de funções estratégicas e, dessa forma, promove-se a transparência e a imparcialidade na relação entre o poder público e os concessionários privados.

a explicitação no texto legal não apenas oferece maior clareza e segurança jurídica, também fortalece a integração entre o modelo de concessão e os princípios stitucionais que norteiam a administração pública. Portanto, sua inclusão é

CD258394189100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258394189100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

indispensável para garantir que o setor portuário continue a operar em consonância com o interesse público, respeitando os limites e as responsabilidades de cada ator envolvido.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Apresentação: 13/08/2025 11:36:29.640 - PL073325
EMC 293/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.293/2025

CD258394189100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258394189100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:39:10.650 - PL073325
EMC 294/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.294/2025

18 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XIX do Art. 6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XIX do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

"XIX - Arrendamento: cessão onerosa de instalações portuárias do porto público para exploração de atividade de terminal portuário ou terminal de passageiros mediante contrato de arrendamento, por prazo determinado à uma sociedade de propósito específico;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do inciso XIX tem como objetivo aprimorar a definição de "Arrendamento" no contexto portuário, garantindo maior precisão e alinhamento às práticas contemporâneas de gestão e exploração de instalações portuárias. Ao especificar que o arrendamento envolve a cessão onerosa de instalações portuárias do porto público para exploração de atividades de terminal portuário ou terminal de passageiros, por meio de contrato de arrendamento, busca-se promover maior clareza sobre a finalidade e os limites desse instrumento jurídico.

A inclusão da exigência de que o contrato seja celebrado com uma sociedade de propósito específico (SPE) representa uma medida relevante para assegurar a especialização e a eficiência na gestão das instalações arrendadas. As SPEs são reconhecidas por sua estruturação voltada exclusivamente para a execução de projetos específicos, o que reduz riscos operacionais e financeiros e promove maior transparência e governança no cumprimento das obrigações contratuais.

Além disso, a definição de um prazo determinado para o arrendamento reforça a necessidade de planejamento e continuidade das operações portuárias, ao mesmo tempo em que garante a possibilidade de revisões e adaptações em conformidade com as mudanças nas demandas logísticas, econômicas e ambientais.

A modificação proposta visa, portanto, fortalecer a segurança jurídica dos contratos de arrendamento, fomentar a eficiência na utilização de bens públicos e atender aos interesses da coletividade, ao assegurar que as atividades desempenhadas nas instalações portuárias sejam realizadas de forma responsável, sustentável e alinhada aos princípios da administração pública

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD255111211300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255111211300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:41:55.567 - PL073325
EMC 295/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.295/2025

19 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XX do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XX do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

"XX - Autorização: outorga do direito à exploração de Porto Privado, formalizada mediante contrato de adesão, por prazo determinado a uma Sociedade de Propósito Específico."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação no texto do inciso XX com a inclusão da expressão "Sociedade de Propósito Específico" visa estabelecer maior clareza e segurança jurídica no processo de outorga do direito à exploração de Porto Privado. A Sociedade de Propósito Específico (SPE) é uma estrutura amplamente utilizada em projetos de infraestrutura, reconhecida por sua eficiência e foco exclusivo na execução de atividades específicas, contribuindo para o aprimoramento da governança e mitigação de riscos.

A exigência de que a outorga seja formalizada com uma SPE fortalece a gestão operacional e financeira dos empreendimentos, dado que as SPEs possuem natureza jurídica que restringe suas atividades ao propósito determinado. Essa característica proporciona maior transparência e assegura que os recursos e as responsabilidades sejam direcionados exclusivamente ao desenvolvimento e à operação do Porto Privado, evitando dispersões e conflitos de interesse.

Além disso, a medida está alinhada às boas práticas regulatórias e ao ordenamento jurídico brasileiro, em que o uso de SPEs tem se mostrado eficaz na atração de investimentos, na estabilidade das parcerias público-privadas e na garantia de execução eficiente de projetos estratégicos. Essa inclusão também reflete a modernização das normas portuárias, promovendo um ambiente mais competitivo e sustentável no setor.

Portanto, a modificação proposta contribui para fortalecer a segurança jurídica, a governança e a eficiência no desenvolvimento de Portos Privados, garantindo que a exploração desses empreendimentos atenda às demandas do setor portuário de maneira responsável e sustentável.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD256822427400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256822427400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 11:43:52.573 - PL073325
EMC 296/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.296/2025

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA

CAPÍTULO IV
DA CERTIFICAÇÃO PROFISSIONAL E TREINAMENTO CONTINUADO

Artigos 124 a 130 do PL 733/2025
Modifica-se a redação dos arts. 124, 125, 126 e § 1º e §2º, 127, e § 2§ do art. 128.

*Art. 124. A certificação profissional do trabalhador portuário no porto público será realizada pelo Senat**, OGMO ou outra entidade na forma prevista no § 2º do art. 101,** abrangendo avaliações física e psicológica, exame médico e curso de formação profissional, **dentre outras.***

*Art. 125. A certificação emitida pelo Senat, **OGMO ou outra entidade na forma do Art. XXX**, 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, mediante avaliações **das mesmas entidades certificadoras.***

*Art. 126 - **Os trabalhadores portuários avulsos com inscrição válida e os trabalhadores portuários contratados com vínculo empregatício, na data de vigência da presente lei, são reconhecidos como certificados e aptos para o trabalho portuário desde que detenham tais treinamentos e certificações emitidas até data do início de vigência da presente lei.***

*§ 1o. **- O SENAT e o OGMO poderão exigir a participação dos trabalhadores portuários, vinculados ou avulsos, em treinamentos e qualificações em programas de atualizações e de aperfeiçoamento laboral.***

*§ 2º **- A não participação de trabalhador portuário, avulso ou vinculado, nos programas de treinamentos e qualificações mencionados no parágrafo primeiro, ensejará no impedimento do exercício da função laboral portuária.***

CD250843442200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250843442200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Motta

Apresentação: 13/08/2025 11:43:52.573 - PL073325
EMC 296/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.296/2025

Art. 127. O terminal, o operador portuário e o OGMO devem assegurar ao trabalhador treinamento periódico de atualização, diretamente ou por meio do Senat, ***OGMO ou outra entidade prevista na forma prevista no § 2º do art. 101***

Art. 128
§ 2º ***É vedado ao Sest e ao Senat realizar arrecadações adicionais sobre o terminal, o operador portuário e o OGMO para a realização de cursos, treinamentos e certificações previstos nesta lei, bem como para atendimentos em programas sociais.***

JUSTIFICAÇÃO

Os artigos 124 a 130 faz referência à qualificação do trabalhador portuário, assunto que tem sido objeto de protestos tanto por parte do setor patronal quanto do laboral, considerando que atualmente todos os operadores portuários recolhem 2,5% sobre a totalidade da folha salarial e sobre as requisições de trabalhadores portuários avulsos ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM. O recolhimento da contribuição deveria ser parte destinada à qualificação dos trabalhadores portuários, o que não ocorre, já que os valores repassados pela Marinha do Brasil são irrisórios diante das necessidades dos OGMOS. A alteração do destinatário da contribuição, do FDEPM para o SENAT é primordial, considerando a expertise do sistema “s” em termos de qualificação. Contudo, há que se considerar ser importante alguns ajustes para tornar possível o treinamento pelo próprio OGMO, uma vez que a entidade já detém o conhecimento das operações e vem realizando treinamentos com recursos extraordinários concedidos pelos operadores portuários, assim como outras entidades de treinamento específicos para operação portuária. Também deve ser garantido aos trabalhadores portuários avulsos e vinculados a certificação de forma automática, desde que treinados e com a certificação emitida. Neste ponto, devem ser incluídos os trabalhadores portuários vinculados aos operadores portuários que estejam qualificados. Outro ponto que deve ser incluído visando à melhoria da qualificação, é a obrigatoriedade de atualização pelos trabalhadores portuários, sob pena de não poder exercer a atividade, da mesma forma que para qualquer atividade. É inegável que cursos de atualização devem ser exigidos, o que se traz benefícios para operação e para o trabalhador, o que deve ser oferecido pelo SENAT, OGMO ou entidade reconhecida pelo setor. Todos os treinamentos e programas sociais deverão ser custeados pelos valores recolhidos pelos operadores portuários na forma da legislação, devendo ser vedado ao SENAT realizar arrecadações adicionais ou extraordinárias pelos operadores portuários ou quaisquer outras entidades.
Os referidos artigos tratam do aperfeiçoamento da qualificação da mão de obra por meio da criação de uma certificação do trabalhador nacional avulso, que seria imprescindível para conferir um padrão de qualificação compatível com outros países. Também, com alteração da qualificação para o SENAT, com isso, possibilitando a utilização dos recursos destinados pelos operadores portuários para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM, para a qualificação.

CD250843442200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250843442200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Motta

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 297/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.297/2025

12 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta Inciso XXXV ao Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Acrescente-se o Inciso XXXV ao Art.6º com o seguinte

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

[...]

XXXV - Zona de Influência Portuária (ZIP) - espaço geoeconômico delimitado a partir de variáveis técnicas, econômicas, políticas e sociais e parte integrante do Plano Mestre, que é diretamente impactado pelas operações de um porto ou complexo portuário e contribuinte para suas atividades, devendo abranger desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelo porto até as áreas que dependem economicamente ou logisticamente de suas operações.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Com a citação nos incisos VIII e IX do Art.6º acerca do conceito jurídico de Terminal Retroportuário Alfandegado e de Terminal de Contêineres Vazios, onde há a citação de que estes estão localizados em uma Zona de Influência Portuária (ZIP) há, portanto, a necessidade de definir, juridicamente, o conceito jurídico da ZIP, como sendo um espaço geoeconômico que irá abranger essa espécie de terminal estrategicamente delimitado, que desempenha um papel fundamental no desenvolvimento e operação de portos e complexos portuários, constituindo-se em uma zona de atividades logísticas e, em especial, industriais que buscam se localizar em áreas próximas aos portos e de fácil acesso terrestre.

Baseando-se em variáveis técnicas, econômicas, políticas e sociais, conforme descrito no inciso XXXV, essa delimitação reflete não apenas os impactos diretos das operações portuárias, mas também sua contribuição para a dinâmica econômica e logística de sua região.

A ZIP abrange áreas diversificadas, desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelos portos até regiões que dependem econômica e logisticamente dessas operações. Dessa forma, ela torna-se parte integrante do planejamento territorial e estratégico do setor portuário, destacando-se no

CD257024966000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257024966000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 297/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.297/2025

contexto do Plano Mestre.

Além disso, a identificação de uma ZIP é essencial para a otimização de cadeias logísticas, integração regional e atração de investimentos. Ao compreender e mapear os fluxos econômicos e logísticos, bem como as interações sociais e políticas associadas, a zona de influência possibilita um planejamento mais eficiente e sustentável, promovendo o desenvolvimento econômico local e regional.

CD257024966000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257024966000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 297/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.297/2025

A inclusão do inciso que define a Zona de Influência Portuária busca estabelecer de forma clara os limites e as características do espaço geográfico diretamente impactado pelas operações portuárias, promovendo um entendimento abrangente e técnico sobre a interação entre o porto e a região ao seu redor. Essa definição é essencial para subsidiar políticas públicas, planejamento estratégico e gestão eficiente dos portos, assegurando que as atividades portuárias sejam desenvolvidas de maneira integrada ao território e às comunidades impactadas.

Ao incluir desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelo porto até as áreas que dependem econômica e logisticamente de suas operações, o inciso reconhece a complexidade das cadeias logísticas e produtivas envolvidas. Além disso, sua vinculação ao Plano Mestre reforça o alinhamento estratégico com instrumentos de planejamento portuário, garantindo que a gestão da Zona de Influência Portuária seja feita de maneira coordenada, sustentável e em conformidade com as diretrizes de desenvolvimento nacional.

Essa proposta contribui para fortalecer a governança portuária, ampliando a transparência e a eficiência das decisões que impactam não apenas o porto, mas também as regiões diretamente relacionadas às suas atividades econômicas e logísticas.

.....

Sala da Comissão, de de 2025

CD257024966000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257024966000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 298/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.298/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

13 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XIV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

XIV - Área do Porto Público: poligonal de delimitação geográfica que define os limites físicos e de jurisdição administrativa do porto público, englobando as áreas em terra e água, a zona de influência portuária, a respectiva infraestrutura de proteção e de acesso terrestre e aquaviário, sob jurisdição administrativa da Autoridade Portuária;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do conceito de "Área do Porto Público" na emenda tem como objetivo aprimorar a definição legal e operacional do espaço geográfico que compreende os limites físicos e a jurisdição administrativa do porto público. Esse delineamento é fundamental para assegurar a organização e a efetividade das ações da Autoridade Portuária, baseando-se nos princípios e funções da jurisdição administrativa.

A jurisdição administrativa, nesse contexto, delimita a competência da Autoridade Portuária para regulamentar, fiscalizar e administrar de forma exclusiva e eficiente as atividades dentro da área delimitada. Essa competência é indispensável para evitar conflitos de competências entre diferentes entidades e assegurar a harmonia na gestão e operação do porto público. Por meio da definição clara da poligonal geográfica, a Autoridade Portuária tem sua capacidade de gestão fortalecida, promovendo o cumprimento de suas atribuições legais e a manutenção da ordem pública no local.

Além disso, a delimitação geográfica que abrange áreas em terra e água, a zona de influência portuária e a infraestrutura de proteção e acesso terrestre e aquaviário reflete a complexidade e a abrangência das operações portuárias modernas. Essa abordagem integrada e baseada na jurisdição administrativa garante maior segurança jurídica e eficiência operacional, contribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico da região atendida pelo porto.

Portanto, a emenda proposta é essencial para consolidar a autoridade e as responsabilidades da Autoridade Portuária, oferecendo uma base sólida para o planejamento, a regulação e o desenvolvimento sustentável das operações portuárias.

CD255039284800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255039284800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

.....

Sala da Comissão, de de 2025

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 298/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.298/2025

CD255039284800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255039284800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 15:05:54.957 - PL073325
EMC 299/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.299/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Suprima-se o inciso V do art. 4º do Projeto de Lei nº 733/2025

JUSTIFICATIVA

A proposta supressiva do inciso busca restabelecer a obrigação do Estado em regular a atividade econômica portuária para todos, seja público ou privado, e que não atuem de forma abusiva ao fixarem as suas tarifas ou preços infringindo o princípio da modicidade.

A proposta do inciso V traz um grande eufemismo ao tratar da modicidade, propondo apenas a ação de "estímulo" pelo Estado, ou seja, outro tratamento diferenciado para o porto privado, o que representa uma diminuição do seu papel como garantidor da modicidade e da publicidade dos preços públicos.

Isso gera um risco de tolerância a práticas de preços que não sejam módicos, retirando das mãos do Estado o seu papel de sancionar e, pelo projeto, agora somente com a responsabilidade de apenas estimular para obter a modicidade. Somente através de um papel garantista o Estado pode inibir condutas abusivas do setor privado, não sendo viável depender da autorregulação (Art. 38 e seguintes do projeto) neste campo econômico devido ao claro conflito de interesses entre a exploração comercial e as necessidades dos usuários exportadores e importadores.

O princípio da modicidade tarifária tem como objetivo garantir que tarifas e preços públicos sejam acessíveis, promovendo o equilíbrio entre os custos operacionais e os interesses sociais e econômicos. Esse princípio está implicitamente presente na Constituição Federal brasileira de 1988, que estabelece como um dos fundamentos do

CD258184584400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258184584400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:05:54.957 - PL073325
EMC 299/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.299/2025

serviço público o atendimento ao interesse coletivo, conforme o artigo 175, que regula a prestação de serviços públicos mediante concessão ou permissão, sempre por meio de licitação.

No campo da legislação infraconstitucional, a modicidade tarifária é reforçada por normas como a Lei nº 8.987/1995, que trata do regime de concessão e permissão de serviços públicos. O artigo 6º dessa lei prevê que a tarifa seja justa e adequada, visando não apenas à remuneração do concessionário, mas também à proteção do usuário contra abusos econômicos

A atual legislação portuária é mais assertiva e benéfica pró usuários dos serviços portuários ao utilizar o termo "garantia" (Art. 3º, II, Lei nº 12.815/2013), referindo-se ao compromisso de assegurar que determinadas condições serão cumpridas ou que certos direitos serão protegidos e, a proposta legislativa ora com emenda supressiva, visa exatamente retirar a intervenção do Estado diante de práticas abusivas das administrações portuárias privadas, pois o porto público estará diante da ação garantista deste por força do Art.3º, III e, aqui residindo mais um dispositivo sub-reptício de legalizar uma assimetria regulatória em prol do porto privado.

O garantismo se manifesta de várias formas, incluindo, no caso em questão, a garantia legal, independentemente de cláusulas contratuais específicas, como a garantia de produtos e serviços no Código de Defesa do Consumidor ou dos usuários dos serviços prestados pelas instalações portuárias.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD258184584400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258184584400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 13:30:02.430 - PL073325
EMC 300/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.300/2025

20 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XXIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências, suprimindo o termo "armazenagem" do inciso XXIII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXIII - Contrato de Passagem: instrumento contratual oneroso que confere ao interessado o direito de acesso a áreas do porto público, arrendadas ou sob gestão da autoridade portuária, para o desenvolvimento de atividades relacionadas à movimentação de mercadorias destinadas ou provenientes diretamente do transporte aquaviário;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de modificação do texto, pela supressão do termo "armazenagem" no inciso, fundamenta-se na necessidade de aprimorar a técnica legislativa e assegurar maior precisão terminológica. O termo "armazenagem", ao ser incluído no contexto do inciso, poderia gerar interpretações que extrapolam o objetivo principal do dispositivo, ampliando seu alcance de forma desnecessária e potencialmente conflitante com outros instrumentos contratuais ou normativos que tratam da atividade de armazenamento.

O inciso em questão refere-se à "movimentação de mercadorias", atividade essencialmente vinculada ao direito de passagem, conforme definido no âmbito da infraestrutura portuária. A inclusão do termo "armazenagem" tenderia a confundir os limites entre movimentação e estocagem de mercadorias, atividades que possuem regulamentações e estruturas contratuais distintas dentro do setor portuário.

Ao suprimir o termo "armazenagem", busca-se assegurar maior clareza, coerência e objetividade ao texto legislativo, alinhando-o às boas práticas de redação normativa. A modificação contribui para evitar ambiguidades interpretativas e reforça a segurança jurídica, respeitando os princípios da especificidade e da não redundância, previstos na técnica legislativa.

Dessa forma, a supressão do termo promove um texto mais claro e adequado ao contexto pretendido, assegurando que o dispositivo atenda à sua finalidade sem gerar interpretações equivocadas ou sobreposições normativas.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD250743323800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250743323800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:07:19.163 - PLO73325
EMC 301/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.301/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Dê-se ao inciso XIV do art. 6º do Projeto de Lei nº 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 6º.....

.....

XIV - Área do Porto Público: poligonal de delimitação geográfica que define os limites físicos e de jurisdição administrativa do porto público, englobando as áreas em terra e água, a zona de influência portuária, a respectiva infraestrutura de proteção e de acesso terrestre e aquaviário, sob jurisdição administrativa da Autoridade Portuária;" (NR)

JUSTIFICATIVA

A inclusão do conceito de "Área do Porto Público" na emenda tem como objetivo aprimorar a definição legal e operacional do espaço geográfico que compreende os limites físicos e a jurisdição administrativa do porto público. Esse delineamento é fundamental para assegurar a organização e a efetividade das ações da Autoridade Portuária, baseando-se nos princípios e funções da jurisdição administrativa.

A jurisdição administrativa, nesse contexto, delimita a competência da Autoridade Portuária para regulamentar, fiscalizar e administrar de forma exclusiva e eficiente as atividades dentro da área delimitada. Essa competência é indispensável para evitar conflitos de competências entre diferentes entidades e assegurar a harmonia na gestão e operação do porto público. Por meio da definição clara da poligonal geográfica, a Autoridade Portuária tem sua capacidade de gestão fortalecida, promovendo o cumprimento de suas atribuições legais e a manutenção da ordem pública no local.

CD256521926500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256521926500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:07:19.163 - PL073325
EMC 301/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.301/2025

Além disso, a delimitação geográfica que abrange áreas em terra e água, a zona de influência portuária e a infraestrutura de proteção e acesso terrestre e aquaviário reflete a complexidade e a abrangência das operações portuárias modernas. Essa abordagem integrada e baseada na jurisdição administrativa garante maior segurança jurídica e eficiência operacional, contribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico da região atendida pelo porto.

Portanto, a emenda proposta é essencial para consolidar a autoridade e as responsabilidades da Autoridade Portuária, oferecendo uma base sólida para o planejamento, a regulação e o desenvolvimento sustentável das operações portuárias.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD256521926500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256521926500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:25:31.370 - PL073325
EMC 302/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.302/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Gutemberg Reis**

PROJETO DE LEI N.º 733, DE 2025

EMENDA ADITIVA

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

Inclua-se o art. 149-B ao projeto de lei:

"Art. 149-B. O conhecimento de embarque emitido no exterior, originalmente em meio eletrônico, goza de validade jurídica no país."

J U S T I F I C A T I V A

O Conhecimento de Embarque (Bill of Lading) é um documento essencial no comércio exterior, com força de contrato e que assegura a condição da carga. No Brasil, porém, a legislação é omissa sobre a validade de documentos nato-digitais, como o Electronic Bill of Lading (e-BL), o que gera insegurança jurídica. Essa falta de regulamentação clara contrasta com a tendência global de digitalização, que busca maior eficiência e segurança, e coloca o país em desvantagem, especialmente considerando que 3 dos 5 maiores parceiros comerciais do Brasil já adotam o e-BL. A migração para a versão digital é uma prioridade global e uma necessidade para que o Brasil se alinhe às práticas internacionais.

A implementação do e-BL no Brasil traria uma série de benefícios operacionais e econômicos. Além de reduzir custos e riscos de fraude, a digitalização dos documentos agiliza processos que, hoje, demandam horas,

CD255039893300

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255039893300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:25:31.370 - PL073325
EMC 302/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.302/2025

podendo levar a uma economia de tempo considerável. Em um contexto em que países como Reino Unido e França já criaram marcos legais para documentos eletrônicos, a falta de uma política clara no Brasil pode prejudicar a competitividade do comércio marítimo nacional, encarecendo fretes e impactando a logística.

Portanto, é fundamental que o país construa um arcabouço normativo para o e-BL, garantindo a modernização e a segurança das transações no setor portuário.

Sala das Sessões, 13 de agosto de 2025.

GUTEMBERG REIS
Deputado Federal – MDB-RJ

CD255039893300

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255039893300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 13:32:44.300 - PL073325
EMC 303/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.303/2025

21 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XXI do Art. 6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXI do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXI - Contrato de Transição: instrumento que permite a ocupação transitória de terminal portuário ou de terminal de passageiros, com o objetivo de anteceder a formalização de contrato de arrendamento ou concessão de Porto Público, em conformidade com a regulamentação expedida pela Antaq.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXI, ao definir o "Contrato de Transição", atende à necessidade de estabelecer uma solução temporária e regulamentada para a ocupação e operação de terminais portuários ou de passageiros até que sejam formalizados os instrumentos definitivos, como contratos de arrendamento ou concessão de Porto Público. Essa medida é essencial para garantir a continuidade das atividades portuárias, evitando a desocupação ou subutilização de estruturas estratégicas enquanto os processos legais e administrativos para a formalização dos contratos definitivos estão em curso.

O caráter transitório do contrato assegura que as operações possam ser realizadas de maneira provisória, mas com a devida observância às normas e regulamentos estabelecidos pela Antaq, preservando os princípios da legalidade, eficiência e transparência. Dessa forma, promove-se uma transição ordenada e segura, minimizando impactos econômicos, logísticos e sociais para os usuários e operadores do porto.

Além disso, o Contrato de Transição também contribui para a otimização do uso da infraestrutura portuária, garantindo que os terminais continuem operando de forma produtiva e sustentável, sem interrupções que poderiam comprometer o desempenho do setor e a atratividade de futuros arrendatários ou concessionários.

Portanto, a inclusão deste instrumento jurídico no ordenamento é fundamental para assegurar a continuidade operacional dos terminais, alinhando-se às melhores práticas de gestão portuária e aos interesses da coletividade.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD251631556000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251631556000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:08:47.983 - PL073325
EMC 304/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.304/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Dê-se ao inciso XXIV do art. 6º do Projeto de Lei nº 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 6º.....

.....

XXIV - Portos Estratégicos: portos públicos que exercem função essencial para a segurança e a soberania nacional, com o objetivo de promover a integração territorial e o desenvolvimento econômico sustentável do País, a serem definidos em Regulamento desta Lei." (NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso XXIV, ao definir "Portos Estratégicos", reconhece o papel fundamental de determinados portos públicos na segurança e soberania nacional. Essa classificação é essencial para assegurar que essas infraestruturas críticas recebam o tratamento prioritário e os recursos necessários para desempenhar suas funções de maneira eficaz, alinhadas aos interesses do Estado e da sociedade.

Os Portos Estratégicos contribuem para a integração territorial ao promover a interligação entre diferentes regiões do País, especialmente aquelas com menor acesso a outros meios de transporte. Ao facilitar o escoamento de mercadorias, a mobilidade de pessoas e o intercâmbio econômico, esses portos tornam-se vetores de desenvolvimento regional e nacional.

CD252366636600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252366636600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:08:47.983 - PLO73325
EMC 304/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.304/2025

Além disso, ao promover o desenvolvimento econômico sustentável, os Portos Estratégicos exercem papel crucial na implementação de políticas públicas que equilibram crescimento econômico com proteção ambiental e inclusão social. Sua gestão eficiente e estratégica fortalece a competitividade nacional e garante a participação do País em cadeias logísticas globais.

Portanto, a inclusão desse inciso no ordenamento jurídico é indispensável para assegurar que os portos identificados como estratégicos sejam tratados com a prioridade que sua relevância demanda, contribuindo para a segurança, a soberania e o progresso sustentável do Brasil.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD252366636600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252366636600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 13:46:46.020 - PL073325
EMC 305/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.305/2025

22 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XXII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXII - Contrato de Uso Temporário: instrumento jurídico que autoriza o uso de áreas e instalações portuárias localizadas no porto público, por prazo determinado, destinado à movimentação e, quando aplicável, à armazenagem de mercadorias com mercado não consolidado, sendo dispensada a realização de licitação, nos termos do Regulamento desta Lei.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXII, ao definir o "Contrato de Uso Temporário", atende à necessidade de regulamentar a utilização transitória de áreas e instalações portuárias localizadas no porto público para atividades específicas, como movimentação e, quando necessário, armazenagem de mercadorias. Essa modalidade contratual é especialmente importante para atender demandas emergentes ou transitórias, com foco em mercadorias de mercado ainda não consolidado, contribuindo para dinamizar as operações portuárias e viabilizar novos fluxos comerciais.

A previsão de um prazo determinado garante a temporariedade do uso, permitindo que as áreas portuárias sejam aproveitadas de forma eficiente e em conformidade com as necessidades momentâneas do setor. A dispensa de licitação para a celebração desse tipo de contrato, prevista nos termos do Regulamento da Lei, justifica-se pela natureza específica e urgente das situações em que ele é aplicado, sem prejuízo da transparência e da legalidade exigidas nos procedimentos administrativos.

Além disso, o "Contrato de Uso Temporário" proporciona maior flexibilidade operacional à administração portuária, permitindo uma rápida adequação às demandas de mercado e assegurando que a infraestrutura portuária não fique ociosa ou subutilizada. Tal dispositivo é alinhado aos princípios da eficiência e economicidade, fundamentais para a gestão pública, além de fomentar um ambiente favorável à inovação e à competitividade no setor.

Portanto, a inclusão do inciso XXII reforça a capacidade da administração portuária em atender às demandas transitórias de forma ágil, sustentável e juridicamente segura, promovendo a utilização otimizada do patrimônio público e contribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD258330809000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258330809000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:34:59.777 - PL073325
EMC 306/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.306/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Gutemberg Reis**

PROJETO DE LEI N.º 733, DE 2025

EMENDA MODIFICATIVA

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

Modifica-se a redação do § 3º do art. 11 do projeto de lei nº 733/2025:

"Art. 11.....

.....

§ 3º Para os fins desta lei, é vedada a exigência de prestação de informações periódicas sobre preços e receitas operacionais de terminais portuários arrendados, autorizados, bem como dos demais agentes atuantes no comércio exterior." (NR)

CD255042508400

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255042508400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:34:59.777 - PL073325
EMC 306/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.306/2025

J U S T I F I C A T I V A

A modificação proposta é essencial para harmonizar a legislação do setor portuário com os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência. A exigência de dados comerciais periódicos e detalhados de apenas alguns agentes, como inicialmente previsto na norma, entra em rota de colisão direta com o parágrafo único do Art. 170 da Constituição Federal, que garante o livre exercício de qualquer atividade econômica. A extensão da vedação a todos os agentes do setor, incluindo armadores e prestadores de serviços, corrige essa distorção e garante que a norma reflita plenamente o espírito constitucional.

Ao proibir que a fiscalização regulatória crie interferências indevidas na dinâmica comercial, a alteração resguarda o equilíbrio competitivo e a autonomia negocial de todos os elos da cadeia. A intervenção sistemática por meio da coleta de informações sensíveis pode levar a distorções de mercado, favorecendo ou prejudicando agentes de forma arbitrária. A nova redação elimina essa possibilidade, assegurando que a concorrência se dê de forma justa e transparente, sem a influência de um controle regulatório excessivo.

A proposição reforça a segurança jurídica ao eliminar a interpretação de que a regulamentação poderia sobrepor-se a um princípio constitucional fundamental. Além disso, a supressão do trecho que permitia a obtenção de dados para "apuração de denúncias no caso concreto" é crucial para evitar que uma exceção à regra se torne uma brecha para a intervenção sistemática. Dessa forma, a emenda fortalece a proteção contra intervenções indevidas e garante que a fiscalização se limite ao que é estritamente necessário, sem comprometer a integridade do mercado.

Sala das Sessões, 13 de agosto de 2025.

CD255042508400

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255042508400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

GUTEMBERG REIS
Deputado Federal – MDB-RJ

Apresentação: 13/08/2025 15:34:59.777 - PL073325
EMC 306/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.306/2025

CD255042508400

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255042508400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 13:49:01.060 - PL073325
EMC 307/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.307/2025

23 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XXIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXIV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXIV - Portos Estratégicos: portos públicos que exercem função essencial para a segurança e a soberania nacional, com o objetivo de promover a integração territorial e o desenvolvimento econômico sustentável do País, a serem definidos em Regulamento desta Lei."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXIV, ao definir "Portos Estratégicos", reconhece o papel fundamental de determinados portos públicos na segurança e soberania nacional. Essa classificação é essencial para assegurar que essas infraestruturas críticas recebam o tratamento prioritário e os recursos necessários para desempenhar suas funções de maneira eficaz, alinhadas aos interesses do Estado e da sociedade.

Os Portos Estratégicos contribuem para a integração territorial ao promover a interligação entre diferentes regiões do País, especialmente aquelas com menor acesso a outros meios de transporte. Ao facilitar o escoamento de mercadorias, a mobilidade de pessoas e o intercâmbio econômico, esses portos tornam-se vetores de desenvolvimento regional e nacional.

Além disso, ao promover o desenvolvimento econômico sustentável, os Portos Estratégicos exercem papel crucial na implementação de políticas públicas que equilibram crescimento econômico com proteção ambiental e inclusão social. Sua gestão eficiente e estratégica fortalece a competitividade nacional e garante a participação do País em cadeias logísticas globais.

Portanto, a inclusão desse inciso no ordenamento jurídico é indispensável para assegurar que os portos identificados como estratégicos sejam tratados com a prioridade que sua relevância demanda, contribuindo para a segurança, a soberania e o progresso sustentável do Brasil.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD250159820400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250159820400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 13:50:37.380 - PL073325
EMC 308/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.308/2025

24 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XXIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXIV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXV - Complexo Portuário - concentração geográfica de múltiplos portos em uma mesma região ou proximidade, definido através de Regulamento, que interagem de forma complementar e/ou competitiva numa região geoeconômica com alta demanda por atividades portuárias, como regiões industriais, comerciais ou de grande fluxo logístico a ser espacializado e descrito no Plano Mestre"

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXV, ao definir "Complexo Portuário", reconhece a relevância estratégica da concentração geográfica de múltiplos portos em uma mesma região ou proximidade. Essa configuração, caracterizada pela interação complementar e/ou competitiva entre os portos, surge em áreas geoeconômicas estratégicas marcadas por uma alta demanda por atividades portuárias, como regiões industriais, comerciais ou de grande fluxo logístico.

A sinergia entre portos próximos é uma das principais características dessas aglomerações, permitindo a distribuição de demandas e a otimização da movimentação de cargas, o que resulta em maior eficiência operacional e redução de custos logísticos. Simultaneamente, a competição entre portos na mesma região promove a modernização, a inovação e o aprimoramento dos serviços oferecidos, contribuindo para um ambiente mais dinâmico e competitivo.

Além disso, a especialização funcional dentro dos complexos portuários permite que cada porto se concentre em determinados tipos de carga ou serviços, como contêineres, granéis líquidos ou sólidos, aumentando a produtividade e a capacidade de atender às demandas do mercado de forma mais eficiente. Essa especialização fortalece a economia regional e amplia a competitividade do País no cenário logístico global.

Os impactos econômicos de um Complexo Portuário vão além das operações internas dos portos, abrangendo o desenvolvimento econômico local e regional, a geração de empregos estímulo ao comércio. Ao espacializar e descrever essas aglomerações no Plano tre, conforme proposto no inciso, assegura-se a coordenação adequada das dades, o planejamento estratégico e o alinhamento das políticas públicas com os tivos de integração e desenvolvimento econômico sustentável.

CD252754540500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 13:50:37.380 - PL073325
EMC 308/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.308/2025

Portanto, a definição de "Complexo Portuário" no âmbito desta Lei é essencial para fortalecer a infraestrutura portuária, promover o crescimento econômico equilibrado e atender às demandas logísticas de forma eficiente e sustentável.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD252754540500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252754540500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:09:52.673 - PL073325
EMC 309/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.309/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Dê-se ao inciso X do art. 8º do Projeto de Lei nº 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 8º.....

.....

X – Promover, junto aos órgãos competentes, a observância dos atos internacionais sobre navegação, portos e trabalho portuário ratificados pela República Federativa do Brasil, bem como cumprir e assegurar o cumprimento, pelos regulados, dos referidos atos internacionais." (NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso proposto está fundamentado no artigo 5º, § 2º, da Constituição Federal, que dispõe que os tratados e convenções internacionais ratificados pelo Brasil passam a integrar a legislação positiva, adquirindo força normativa interna. Nesse sentido, os atos internacionais ratificados pelo país possuem eficácia plena e exigibilidade perante a administração pública e os operadores econômicos.

Nesse contexto, cabe aos órgãos reguladores, no âmbito de suas competências, assegurar a observância e o cumprimento desses atos internacionais por todos os agentes regulados, promovendo sua aplicação uniforme e eficaz. O inciso reforça a importância de harmonizar as normas internacionais ratificadas pelo Brasil com o ordenamento jurídico interno, garantindo que obrigações assumidas pela República Federativa sejam efetivamente respeitadas e implementadas.

CD250985001500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250985001500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:09:52.673 - PL073325
EMC 309/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.309/2025

Essa medida contribui para fortalecer a posição do Brasil no cenário internacional, ao demonstrar compromisso com os tratados e convenções ratificados, e para promover a segurança jurídica no setor portuário e de navegação, assegurando uma atuação transparente e responsável de todos os regulados.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD250985001500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250985001500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 310/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.310/2025

14 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

XV - Autoridade Portuária: entidade constituída sob a forma de empresa pública, sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios, responsável pela exploração, administração e gestão do porto público"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda em questão destaca-se pela sua relevância na modernização e fortalecimento da gestão portuária, ao estabelecer que a Autoridade Portuária pode ser composta por empresa pública, sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios. Essa proposta reflete a evolução conceitual e prática da governança portuária contemporânea.

Estudos recentes sobre governança portuária, como os apresentados por Jason Monios em "Polycentric Port Governance", demonstram que essa governança está cada vez mais reconhecida como um processo que transcende fronteiras administrativas e territoriais, operando em múltiplas escalas de governo e promovendo vínculos entre organizações governamentais, não governamentais e indivíduos. Essa abordagem policêntrica contribui para uma gestão integrada, colaborativa e adaptada às complexidades do setor portuário globalizado.

No contexto nacional, a possibilidade de incluir Consórcios Públicos na gestão portuária encontra respaldo no Art. 241 da Constituição Federal de 1988, que prevê a gestão associada entre entes federativos. Além disso, a Lei nº 9.277/1997, em seu Art.2º, autoriza a delegação de portos a consórcios públicos, conforme regulamento pelo DECRETO Nº 2.184, DE 24 DE MARÇO DE 1997.

Ao adequar o texto do inciso ao disposto no inciso XVII da Delegação, a proposta de emenda reforça a necessidade de integrar diferentes entes erativos ou consórcios destes para a exploração e gestão dos portos licos, promovendo uma administração mais eficiente, transparente e hada aos interesses da coletividade. Essa integração potencializa a

CD255863295400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255863295400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

capacidade de planejamento e desenvolvimento do Complexo Portuário, assegurando a implementação do Plano Mestre e o fortalecimento das funções de regulação, fiscalização, proteção, sustentabilidade, segurança portuária e o relacionamento com usuários e comunidades locais.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 310/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.310/2025

CD255863295400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255863295400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Portanto, a inclusão dos Consórcios Públicos como possíveis gestores portuários é uma medida estratégica, que promove maior sinergia entre os entes envolvidos, assegura o alinhamento com as melhores práticas internacionais de governança e contribui para o desenvolvimento sustentável e competitivo do setor portuário no Brasil.

.....

Sala da Comissão, de de 2025

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 310/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.310/2025

CD255863295400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255863295400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 15:36:50.880 - PL073325
EMC 311/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.311/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Gutemberg Reis**

PROJETO DE LEI N.º 733, DE 2025

EMENDA ADITIVA

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

Inclua-se o art. 149-A ao projeto de lei:

"Art. 149-A. A Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 15. São beneficiários do Reporto o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo, inclusive aquelas que operam com embarcações de offshore, os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação e os Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios." (NR)

.....

.....

"Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2040.

CD256846025 00

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256846025 00
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:36:50.880 - PL073325
EMC 311/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.311/2025

Parágrafo único. Para os fins desta lei, consideram-se beneficiários do Reporto os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação e os Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios.” (NR)

J U S T I F I C A T I V A

Os investimentos em infraestrutura de transporte no Brasil são caracterizados por serem capital intensivo e de longo prazo, com contratos de concessão e arrendamento que se estendem por 30 a 70 anos. O REPORTO, que atualmente expira em 2028, cria uma desconexão fundamental com esses ciclos de vida. Um investidor que inicia hoje um projeto de décadas enfrenta a incerteza de perder o principal incentivo fiscal para a aquisição de equipamentos em apenas alguns anos, o que compromete a viabilidade e o planejamento de longo prazo.

Essa instabilidade fiscal eleva o custo de capital e aumenta o risco dos projetos, tornando os investimentos viáveis em condições normais menos atraentes. A falta de previsibilidade desincentiva a modernização contínua, pois o benefício pode não estar disponível para equipamentos adquiridos em fases posteriores do projeto. A regra de conversão da suspensão dos tributos em isenção após 5 anos, por sua vez, pode até agravar o risco, com a possibilidade de cobrança retroativa dos tributos caso o regime expire antes do cumprimento do prazo.

A prorrogação do REPORTO até 2040 é a solução para essa insegurança. A medida alinha o incentivo fiscal à realidade dos longos ciclos de investimento em infraestrutura, garantindo que os investidores possam planejar com confiança e se comprometer com projetos de modernização de grande escala. A prorrogação do Reporto até 2040 guarda isonomia com a prorrogação do Repetro regime especial aplicável às atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos (Lei 13.586, de 2017). Essa extensão não apenas fortalece a segurança jurídica, mas também cria um ambiente propício para que o setor portuário, retroportuário e ferroviário continue a se expandir e a se modernizar.

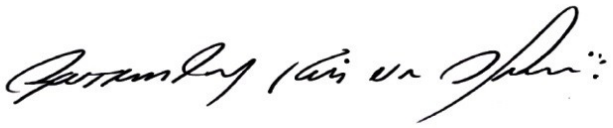
Sala das Sessões, 13 de agosto de 2025.

CD256684602500

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256684602500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:36:50.880 - PLO73325
EMC 311/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.311/2025



GUTEMBERG REIS
Deputado Federal – MDB-RJ

CD256684602500

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256684602500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 13:52:09.167 - PL073325
EMC 312/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.312/2025

25 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar inciso XXV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXV - Plano Mestre (PM) - instrumento de planejamento de Estado voltado aos complexos portuários que abranjam os portos públicos e/ou privados em aglomerações a serem instituídas por Regulamento, resultantes do agrupamento de portos limítrofes ou situados dentro de um mesmo estado e sob jurisdição da Autoridade Portuária, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXXV, ao definir o "Plano Mestre (PM)", destaca sua relevância como um instrumento essencial de planejamento estratégico voltado à gestão dos complexos portuários que englobam portos públicos e/ou privados em aglomerações. Esta abordagem reflete a necessidade de uma visão integrada para o desenvolvimento e uso eficiente da infraestrutura portuária, garantindo que as ações e investimentos sejam direcionados de maneira coordenada e sustentável.

O estabelecimento de um Plano Mestre requer a designação de um executor responsável, capaz de implementar as diretrizes, ações e metas previstas. Nesse sentido, a Autoridade Portuária surge como o ente executor adequado, dada sua função de organizar, administrar e promover o desenvolvimento das instalações portuárias sob sua jurisdição. A relação entre planejamento e execução é indispensável para assegurar a efetividade do instrumento, evitando que suas orientações fiquem restritas ao campo teórico ou sem aplicação prática.

A inclusão de portos limítrofes ou situados em um mesmo estado no escopo do Plano Mestre reforça a necessidade de considerar os aspectos regionais e locais no planejamento de transportes em nível estratégico, promovendo a integração entre os portos, a cidade e os seus acessos. Essa abordagem amplia o impacto positivo do Plano, consolidando-o como ferramenta que norteia ações de curto, médio e longo prazos, gerando benefícios econômicos, logísticos e sociais para as regiões atendidas.

CD254623162200

n disso, a instituição das aglomerações portuárias por Regulamento assegura bilidade para adaptação às particularidades e dinâmicas de cada complexo portuário, ıntindo um planejamento ajustado às demandas e peculiaridades locais.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254623162200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 13:52:09.167 - PL073325
EMC 312/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.312/2025

Portanto, o inciso XXXV, ao prever o Plano Mestre como instrumento estratégico vinculado à Autoridade Portuária, alinha-se às boas práticas de governança e à promoção do desenvolvimento sustentável e eficiente do setor portuário. Essa abordagem assegura que o planejamento esteja efetivamente conectado à execução, promovendo resultados consistentes e de longo alcance para o País

.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD254623162200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254623162200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 13:53:33.483 - PL073325
EMC 313/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.313/2025

31 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso IX do Art.7º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso IX no Art.7º.

"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:

[..]

IX - elaborar o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária - PNDPH e constituir Comitê Gestor Nacional e Comitês Gestores Estaduais do PNDPH, nos Estados onde existam portos públicos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A previsão de constituição de um Comitê Gestor Nacional e de Comitês Gestores Estaduais para o Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PNDPH) nos Estados onde se localizam portos públicos, reforça a necessidade de uma governança integrada e eficiente para as atividades de dragagem no Brasil. A dragagem é uma ação estratégica para a manutenção e ampliação dos acessos aquaviários, assegurando a competitividade e sustentabilidade do setor portuário e hidroviário.

A criação desses comitês gestores tem como objetivo principal articular e coordenar as iniciativas de dragagem em âmbito nacional e estadual, promovendo a uniformidade de diretrizes e integrando os esforços entre diferentes esferas de governo e órgãos competentes. Essa estrutura de governança traz diversos benefícios, como:

Maior eficiência e transparência: A atuação dos comitês garante uma supervisão efetiva das ações, evitando sobreposição de responsabilidades e assegurando a correta aplicação de recursos.

Soluções regionais integradas: Os Comitês Gestores Estaduais atuam alinhados ao Comitê Gestor Nacional, possibilitando a adaptação das diretrizes às realidades locais, ao mesmo tempo em que mantêm a coesão com os objetivos nacionais.

Agilidade nos processos de licenciamento e execução: A articulação entre os entes facilita a resolução de entraves burocráticos, especialmente em licenciamento ambiental, impulsionando a celeridade das ações de dragagem.

Sustentabilidade ambiental e social: Os comitês podem estabelecer mecanismos para mitigar os impactos das atividades de dragagem, promovendo a adoção de boas práticas que conciliem desenvolvimento econômico e proteção dos ecossistemas.

CD250848836600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250848836600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Assim, a constituição de um Comitê Gestor Nacional e Comitês Estaduais no âmbito do PNDPH é indispensável para a construção de um sistema coordenado, participativo e eficiente, alinhado às necessidades estratégicas do setor e ao compromisso com o desenvolvimento sustentável.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Apresentação: 13/08/2025 13:53:33.483 - PL073325
EMC 313/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.313/2025

CD250848836600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250848836600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 314/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.314/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

15 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XVI do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XVI do Art. 6º, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

XVI - Administração Portuária: empresa privada responsável pela gestão do porto público concedido ou sociedade de propósito específico, sociedade empresária constituída para a gestão e exploração do porto privado."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente emenda busca estabelecer uma definição mais precisa e abrangente para o conceito de Administração Portuária, considerando as diferentes naturezas jurídicas e operacionais dos portos públicos concedidos e dos portos privados. Ao incluir expressamente a figura da sociedade de propósito específico como responsável pela gestão e exploração do porto privado, a proposta alinha-se às práticas contemporâneas de governança empresarial, garantindo maior clareza normativa e segurança jurídica.

Ao incluir os portos privados no conceito de Administração Portuária e, portando, seus gestores qualificados como Administradores do Porto, busca-se um alinhamento estratégico e normativo que promove a integração operacional e regulatória, possibilitando maior coordenação entre os diferentes tipos de instalações portuárias, melhorando a eficiência logística e assegurando padrões uniformes de governança e segurança.

Essa alteração reforça a importância de delimitar as competências e responsabilidades das entidades envolvidas na administração portuária, promovendo eficiência e transparência nas operações, além de assegurar conformidade com as normas regulatórias aplicáveis. Ademais, a inclusão específica do modelo de sociedade empresária, no caso, a sociedade de propósito específico, demonstra sensibilidade às dinâmicas do setor portuário, reconhecendo a necessidade de modelos flexíveis e adaptados às demandas do mercado e à evolução do setor logístico.

.....

Sala da Comissão, ...

CD251204053000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251204053000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:57:24.120 - PL073325
EMC 315/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.315/2025

32 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda ADITIVA do Inciso X do Art.7º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda ADITIVA do texto do inciso X no Art.7º.

"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:

[..]

X - Autorizar a abertura de capital das autoridades portuárias, adotando as devidas cautelas quanto à participação de investidores estrangeiros, permitindo e incentivando os trabalhadores portuários, individualmente ou por meio de cooperativas, a participar da aquisição de participação acionária nas autoridades portuárias;

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso busca equilibrar interesses estratégicos e sociais na abertura de capital das autoridades portuárias. Ao incluir cautelas quanto à participação de investidores estrangeiros, garante-se a proteção da soberania nacional e dos interesses econômicos estratégicos. Além disso, ao permitir e incentivar a participação dos trabalhadores portuários, individualmente ou organizados em cooperativas, o dispositivo promove inclusão social e democratização econômica, valorizando aqueles que estão diretamente envolvidos nas operações portuárias. Essa abordagem também fortalece o compromisso com o desenvolvimento sustentável e com a geração de benefícios locais, contribuindo para a consolidação de uma gestão equilibrada, eficiente e participativa nas autoridades portuárias.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD252711734500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252711734500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 14:06:34.700 - PL073325
EMC 316/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.316/2025

33 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso X do Art.8º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso X no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

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

[...]

X – Promover, junto aos órgãos competentes, a observância dos atos internacionais sobre navegação, portos e trabalho portuário ratificados pela República Federativa do Brasil, bem como cumprir e assegurar o cumprimento, pelos regulados, dos referidos atos internacionais."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso proposto está fundamentado no artigo 5º, § 2º, da Constituição Federal, que dispõe que os tratados e convenções internacionais ratificados pelo Brasil passam a integrar a legislação positiva, adquirindo força normativa interna. Nesse sentido, os atos internacionais ratificados pelo país possuem eficácia plena e exigibilidade perante a administração pública e os operadores econômicos.

Nesse contexto, cabe aos órgãos reguladores, no âmbito de suas competências, assegurar a observância e o cumprimento desses atos internacionais por todos os agentes regulados, promovendo sua aplicação uniforme e eficaz. O inciso reforça a importância de harmonizar as normas internacionais ratificadas pelo Brasil com o ordenamento jurídico interno, garantindo que obrigações assumidas pela República Federativa sejam efetivamente respeitadas e implementadas.

Essa medida contribui para fortalecer a posição do Brasil no cenário internacional, ao demonstrar compromisso com os tratados e convenções ratificados, e para promover a segurança jurídica no setor portuário e de navegação, assegurando uma atuação transparente e responsável de todos os regulados.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD259280074800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259280074800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 14:08:32.520 - PL073325
EMC 317/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.317/2025

34 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso I do Art.8º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso I no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"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 as áreas destinadas à referida exploração."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A justificativa para a alteração do inciso proposto fundamenta-se na necessidade de aprimorar a técnica legislativa, eliminando elementos que poderiam gerar ambiguidades interpretativas e configurar invasão de competências exclusivas do Poder Executivo. A redação original, ao incluir a referência à outorga de águas públicas e à declaração de utilidade pública, apresenta incompatibilidade com as atribuições típicas de regulação e fiscalização de atividades portuárias.

A declaração de utilidade pública, bem como a outorga de águas públicas, são instrumentos de caráter eminentemente executivo, cuja competência é exclusiva do Poder Executivo, conforme previsto no ordenamento jurídico vigente. Portanto, a exclusão dessas expressões visa preservar a harmonia entre as competências regulamentares e executivas, assegurando que a norma esteja alinhada aos limites constitucionais e administrativos.

A redação revisada promove maior clareza e delimitação das funções, concentrando a responsabilidade da autorização e fiscalização das atividades portuárias em áreas fora das poligonais de portos públicos, garantindo uma atuação eficiente e juridicamente adequada dos órgãos reguladores.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253755190400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253755190400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:10:59.413 - PL073325
EMC 318/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.318/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. O art. 3º do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar acrescido da seguinte inciso:

"Art. 3º.....

.....

XVII – Redução dos índices de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados." *(NR)*

JUSTIFICATIVA

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

CD257407156400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257407156400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:10:59.413 - PL073325
EMC 318/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.318/2025

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD257407156400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257407156400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 14:09:56.790 - PL073325
EMC 319/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.319/2025

35 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso VIII do Art.8º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso VIII no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

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

[...]

"VIII - Regular as tarifas portuárias, com a cooperação das entidades dos usuários através de consultas e promover a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao Ministério da Fazenda."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da expressão *"... com a cooperação das associações dos usuários através de consultas ..."* encontra suporte no Art. 3º da Lei nº 8.987/1995, que estabelece a fiscalização das concessões e permissões pelo poder concedente, com a cooperação dos usuários.

Essa previsão reforça a necessidade de transparência e participação dos usuários nos processos de regulação tarifária, garantindo que suas demandas e perspectivas sejam consideradas, em consonância com os princípios da eficiência e da continuidade dos serviços públicos. A consulta às associações de usuários promove a construção de decisões mais equilibradas e alinhadas ao interesse público.

Além disso, a exigência de comunicação prévia ao Ministério da Fazenda assegura que a política tarifária observe critérios econômicos adequados, promovendo uma gestão responsável e sustentável. Essa medida também fomenta a coordenação interinstitucional, fortalecendo a governança no setor portuário e assegurando previsibilidade e estabilidade na aplicação das tarifas.

Portanto, o inciso proposto reforça os princípios de cooperação, eficiência e transparência, além de fortalecer os mecanismos de regulação no setor portuário.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD257108156300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257108156300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:40:15.343 - PL073325
EMC 320/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.320/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Gutemberg Reis**

PROJETO DE LEI N.º 733, DE 2025

EMENDA ADITIVA

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

Incluam-se o inciso XVI no art. 3º e o art. 47-A ao projeto de lei nº 733/2025:

"Art. 3º .....

.....

.....

(...)

XVI - priorização dos ganhos de escala." (NR)

(...)

"Art. 47-A. As ações estatais de planejamento e regulação, bem como os processos de outorga, deverão considerar a economia de escala como critério de priorização." (NR)

CD252896958400

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252896958400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:40:15.343 - PL073325
EMC 320/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.320/2025

J U S T I F I C A T I V A

A proposta de emenda em tela justifica-se pela necessidade urgente de modernizar a infraestrutura portuária brasileira, alinhando-a aos padrões operacionais e tecnológicos globais. O comparativo entre a frota de navios que opera nos portos brasileiros e a frota de embarcações mais modernas evidencia o atraso e a ineficiência do sistema atual. Enquanto nossos terminais são projetados para receber navios da classe Panamax, com capacidade para 4.000 TEUs, o mercado global já opera com navios New Panamax, com capacidade para 12.500 TEUs.

Essa diferença de capacidade não se reflete apenas em tamanho, mas diretamente em custos operacionais e competitividade. A operação de navios maiores, que geram economias de escala, reduz o custo por TEU de US$ 6,25 para US$ 4,19, uma economia de mais de 30% apenas no custo do navio. Tal avanço é uma tendência mundial, sendo praticada por portos de referência como Xangai e Cingapura, que movimentam dezenas de milhões de TEUs anualmente, enquanto o Brasil, com uma movimentação total de 12 milhões de TEUs distribuídos em inúmeros terminais, permanece estagnado.

A consolidação da economia de escala como política de Estado oferece o respaldo jurídico para que autoridades regulatórias possam priorizar a expansão de terminais existentes e o investimento em infraestrutura que suporte embarcações de maior porte, garantindo assim a modernização e a competitividade do setor portuário nacional.

Sala das Sessões, 13 de agosto de 2025.

GUTEMBERG REIS
Deputado Federal – MDB-RJ

CD252896958400

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252896958400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 321/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.321/2025

16 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XVII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XVII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

XVII - Delegação: instrumento de descentralização administrativa que viabiliza a transferência, por meio de convênio, da gestão e da exploração de portos públicos para Estados, Municípios ou consórcios públicos, em conformidade com as disposições legais aplicáveis."

J U S T I F I C A Ç Ã O

proposta de emenda ao dispositivo tem como objetivo promover maior clareza e precisão na definição de "Delegação" no contexto da descentralização administrativa, assegurando que o texto jurídico reflita de forma inequívoca os mecanismos previstos. A utilização de termos como "instrumento" enfatiza o caráter técnico e jurídico do ato, ao passo que a expressão "viabiliza a transferência" reforça o propósito prático e operativo da delegação.

Além disso, a inclusão de "gestão e exploração de portos públicos" delimita de forma abrangente as competências que podem ser descentralizadas, evitando ambiguidades quanto às atribuições transferidas. Ao estabelecer que o procedimento se dará "por meio de convênio" e "em conformidade com as disposições legais aplicáveis," a redação ressalta a necessidade de obediência à legalidade, proporcionando segurança jurídica aos entes federados envolvidos.

.....

Sala da Comissão, de de 2025

CD256597721900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256597721900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:13:23.663 - PL073325
EMC 322/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.322/2025

37 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.16 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do Art.16, que passa a vigorar com o seguinte teor:

> *"Art. 16. As propostas de revisão da poligonal do porto, do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, bem como do Regulamento de Exploração do Porto Público, deverão ser submetidas, obrigatoriamente, à apreciação do Conselho de Autoridade Portuária, para emissão de parecer no prazo máximo de 30 (trinta) dias, ressalvada a existência de norma especial ou a comprovação de necessidade de prazo superior, sob pena de nulidade."*

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda modificativa ao Art. 16 tem por objetivo aprimorar a clareza e a precisão da redação legal, bem como reforçar os princípios de transparência e eficiência na gestão portuária, submetendo as propostas de alteração ao conhecimento e manifestação da comunidade portuária.

A modificação proposta busca garantir que as revisões da poligonal do porto, do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e do Regulamento de Exploração do Porto Público sejam submetidas ao Conselho de Autoridade Portuária, respeitando-se um prazo razoável para a emissão do parecer técnico.

Adicionalmente, a emenda introduz ressalvas que reconhecem situações excepcionais em que normas especiais ou a complexidade da análise possam demandar prazos diferenciados, sem comprometer a celeridade e a regularidade do processo. Essa medida contribui para assegurar a legalidade e a legitimidade das decisões tomadas no âmbito portuário, promovendo maior segurança jurídica e eficiência administrativa.

A modificação, portanto, visa atender ao interesse público, garantindo a adequada participação do Conselho de Autoridade Portuária no processo decisório e prevenindo eventuais nulidades que possam comprometer a gestão portuária.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253061991400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253061991400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 14:14:59.293 - PL073325
EMC 323/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.323/2025

38 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA/ADITIVA do Art.17 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do Art.17, incluindo parágrafo único, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"Art. 17. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto deverá, obrigatoriamente, prever a designação de áreas e berços destinados à operação de uso geral, em cais de uso público.

Parágrafo único: As áreas e berços destinados à operação de uso geral, deverão ser disponibilizados exclusivamente para operadores portuários pré-qualificados que não possuam contratos de arrendamento de áreas no porto público."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do artigo tem como finalidade preservar o equilíbrio na utilização das áreas e berços do porto público, evitando a concentração desses recursos por operadores portuários arrendatários. Essa medida é essencial para garantir a livre concorrência entre operadores portuários, promovendo maior equidade e oportunidades no acesso às operações portuárias.

Ao estipular que as áreas e berços destinados à operação de uso geral sejam disponibilizados exclusivamente a operadores portuários pré-qualificados que não possuam contratos de arrendamento, busca-se mitigar possíveis distorções no mercado portuário, como o monopólio ou o abuso de posição dominante. Tais práticas podem prejudicar a eficiência econômica e limitar a competitividade, além de restringir o acesso de novos agentes ao mercado.

Essa proposta, portanto, visa assegurar que o porto público mantenha sua função primordial de atender ao interesse coletivo e fomentar um ambiente portuário mais dinâmico e competitivo, contribuindo para o desenvolvimento do setor e para a geração de benefícios econômicos e sociais amplamente distribuídos.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD250395448900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250395448900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:12:00.743 - PL073325
EMC 324/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.324/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Dê-se ao inciso VI do art. 51 do Projeto de Lei nº 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 51.....

.....

"VI - aos direitos, às garantias e às obrigações do contratante e do contratado, em especial, quanto à pactuação, por este, de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos das categorias diferenciadas dos trabalhadores nos portos." (NR)

JUSTIFICATIVA

A modificação do texto do inciso VI, que trata dos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, com ênfase na pactuação de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos dos trabalhadores nos portos, é essencial para assegurar o equilíbrio nas relações de trabalho e a proteção dos interesses de todas as partes envolvidas.

O trabalho portuário, por sua natureza estratégica e essencial, exige condições claras e justas que resguardem tanto os direitos dos trabalhadores quanto a previsibilidade e segurança jurídica para os contratantes. A participação ativa dos sindicatos na pactuação de instrumentos normativos fortalece o diálogo social e promove a construção de condições de trabalho adequadas, respeitando as especificidades das atividades desenvolvidas nos portos.

CD255369133500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255369133500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:12:00.743 - PLO73325
EMC 324/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.324/2025

Além disso, essa previsão normativa contribui para a redução de conflitos trabalhistas e para a harmonização das relações no setor, garantindo um ambiente mais produtivo, seguro e sustentável. Dessa forma, o inciso alinha-se às melhores práticas de governança trabalhista e aos objetivos de desenvolvimento do setor portuário.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD255369133500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255369133500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:43:54.263 - PL073325
EMC 325/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.325/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Gutemberg Reis**

PROJETO DE LEI N.º 733, DE 2025

EMENDA ADITIVA

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

Inclua-se o "Título VI - DA DESCARBONIZAÇÃO" ao projeto de lei nº 733/2025:

Art. 98-A. Fica instituído o Plano Nacional de Descarbonização Portuária, com a finalidade de reduzir a emissão de gases de efeito estufa no setor.

§ 1º O Plano terá como princípios e diretrizes:

I - Alinhamento com metas internacionais de redução de emissões.

II - Promoção da infraestrutura para abastecimento de embarcações com combustíveis sustentáveis.

III - Adaptação das estratégias de descarbonização às especificidades de cada porto.

IV - Harmonização das metas nacionais com as estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (OMI).

§ 2º O planejamento portuário para a recepção e o abastecimento de embarcações com combustíveis sustentáveis será prioritário.

§ 3º Consideram-se combustíveis sustentáveis aqueles que atendem aos objetivos de descarbonização da Organização Marítima Internacional (OMI).

CD250421609600

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250421609600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:43:54.263 - PL073325
EMC 325/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.325/2025

J U S T I F I C A T I V A

O transporte marítimo enfrenta um imperativo global de descarbonização, com metas rigorosas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO) para reduzir as emissões de gases de efeito estufa em pelo menos 50% até 2030, em comparação com os níveis de 2008. A transição de combustíveis fósseis para alternativas sustentáveis é o principal caminho para atingir esses objetivos, que também estão alinhados com o Acordo de Paris. Para que o Brasil mantenha sua relevância no comércio exterior, é essencial que o setor portuário acompanhe essa evolução, modernizando sua infraestrutura.

A adequação do planejamento portuário brasileiro é uma ação prioritária para garantir o abastecimento das novas embarcações movidas a combustíveis sustentáveis. Ignorar essa tendência resultará em navios de longo curso vindo com mais combustível e menos carga, o que encarece o frete marítimo, onera insumos de importação e prejudica a competitividade das exportações brasileiras. A adaptação da infraestrutura, portanto, é uma medida crucial não apenas para cumprir compromissos ambientais, mas também para proteger a economia e fortalecer a posição do Brasil como um hub de abastecimento estratégico na América Latina.

Sala das Sessões, 13 de agosto de 2025.

GUTEMBERG REIS
Deputado Federal – MDB-RJ

CD250421609600

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250421609600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 14:16:44.300 - PL073325
EMC 326/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.326/2025

39 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta inciso XII, com redação abaixo, I ao Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

J U S T I F I C A Ç Ã O

inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD257734386400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257734386400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:13:14.437 - PLO73325
EMC 327/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.327/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Dê-se ao inciso VIII do art. 3º do Projeto de Lei nº 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 3º.....

.....

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias." (NR)

JUSTIFICATIVA

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

CD250095818900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250095818900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:13:14.437 - PL073325
EMC 327/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.327/2025

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD250095818900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250095818900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 14:17:47.287 - PL073325
EMC 328/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.328/2025

40 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta Parágrafo único, com a redação abaixo, ao Art.5º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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 conterá 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:

Parágrafo único – a edição e/ou alteração de atos normativos relacionados às propostas de interesse do setor portuário e aquaviário, conforme disposto no caput deste artigo, deverá ocorrer por meio de ato interministerial, garantindo a coordenação e a convergência entre os órgãos e entidades competentes, de forma a assegurar maior eficácia e uniformidade nas normas aplicáveis, preservando o equilíbrio entre os impactos econômicos e as diretrizes de desenvolvimento sustentável."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do parágrafo único que estabelece a obrigatoriedade de edição e/ou alteração de atos normativos através de ato interministerial é essencial para promover a integração e a coerência entre os órgãos e entidades envolvidos no setor portuário e aquaviário. Essa medida busca mitigar possíveis discrepâncias normativas e assegurar que as decisões regulamentares sejam pautadas por uma abordagem multissetorial, considerando os diferentes aspectos e implicações das políticas públicas no setor.

Além disso, a coordenação interministerial possibilita maior uniformidade e previsibilidade no ambiente regulatório, promovendo segurança jurídica e alinhamento com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e competitividade econômica. Assim, tal previsão normativa potencializa a eficácia das medidas adotadas, assegurando que sejam equilibradas quanto aos seus impactos econômicos e alinhadas com os objetivos estratégicos de modernização e eficiência das operações portuárias e aquaviárias.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253888701500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253888701500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 14:20:24.687 - PL073325
EMC 329/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.329/2025

41 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.49, III, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso III do Art. 49 que passa a vigorar com o seguinte teor:

III - aos critérios, indicadores, em especial, o indicador de acidentes do trabalho portuário, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do inciso III no Art. 49, que estabelece a obrigatoriedade de critérios, indicadores e, em especial o indicador de acidentes do trabalho portuário, fórmulas e parâmetros para definição da qualidade dos serviços prestados, bem como metas e prazos para o alcance de níveis de serviço, é essencial para promover maior eficiência e segurança nas operações portuárias.

Os elevados índices de acidentes de trabalho no setor portuário, amplamente documentados em relatórios como o Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social, reforçam a necessidade de um indicador específico para monitorar e mitigar os riscos. A inclusão deste indicador permitirá um acompanhamento contínuo e detalhado das condições de segurança do trabalho, criando incentivos para que operadores portuários adotem práticas que garantam um ambiente de trabalho mais seguro e saudável.

Ademais, o estabelecimento de parâmetros claros e metas objetivas contribui para a padronização e a previsibilidade na prestação dos serviços portuários, promovendo a competitividade e a confiança entre os usuários. Essa abordagem favorece a adoção de medidas que equilibram a eficiência econômica com a proteção dos trabalhadores, alinhando-se com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e a busca por excelência nas operações portuárias.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD250531314600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250531314600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:14:18.703 - PL073325
EMC 330/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.330/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Dê-se ao §1º do art. 19 do Projeto de Lei nº 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 19.....

.....

"§ 1º A indicação do representante dos trabalhadores a que alude o *caput* deste artigo será feita pelo bloco dos trabalhadores do conselho de autoridade portuária (CAP)*" (NR)*

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.

Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em

CD256322126900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256322126900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:14:18.703 - PLO73325
EMC 330/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.330/2025

diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a *ADI 1.940*, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

O STF também se posicionou, em decisões como a *ADI 4.679*, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a participação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.

Portanto, a prática dos sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD256322126900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256322126900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 14:23:53.167 - PL073325
EMC 331/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.331/2025

42 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA *do Art.49, caput do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Emenda do Art. 49, caput que passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 48 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente emenda de redação tem por objetivo corrigir erro formal de citação no texto do Art. 49, o qual, ao mencionar 'o contrato de concessão a que se refere o art. 49 desta Lei', apresenta um equívoco ao repetir a referência ao próprio artigo. A correção visa adequar a redação, eliminando a redundância e assegurando a clareza normativa, promovendo maior precisão jurídica e textual no dispositivo legal. Essa medida é fundamental para evitar interpretações ambíguas e garantir a coesão da norma, em consonância com os princípios de boa técnica legislativa.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD255816233200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255816233200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:15:17.363 - PL073325
EMC 332/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.332/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Dê-se ao §2º do art. 20 do Projeto de Lei nº 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 20.....

.....

§ 2º O CAP é de caráter deliberativo da autoridade portuária.*" (NR)*

JUSTIFICATIVA

A adoção de natureza deliberativa pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) fundamenta-se na necessidade de fortalecimento da governança participativa e no aprimoramento da eficiência administrativa dos portos organizados. O CAP, enquanto órgão colegiado, é composto por representantes do poder público, da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e da sociedade civil, o que lhe confere legitimidade e pluralidade decisória.

A função deliberativa assegura ao CAP a prerrogativa de tomar decisões vinculativas no âmbito de sua competência, especialmente em matérias relacionadas à gestão portuária, planejamento estratégico, definição de prioridades de investimentos, regulação de tarifas, e diretrizes operacionais. Tal configuração permite maior alinhamento entre os interesses públicos e privados, promovendo decisões mais equilibradas, transparentes e eficientes.

Sob a ótica da governança pública, a atuação deliberativa do CAP contribui para o controle social e institucional das administrações portuárias, garantindo a observância dos princípios da legalidade, eficiência, transparência e participação previstos na Constituição Federal e na legislação infraconstitucional, como a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).

CD252807944800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252807944800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:15:17.363 - PL073325
EMC 332/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.332/2025

Portanto, conferir ao CAP natureza deliberativa é medida essencial à consolidação de um modelo de gestão portuária moderna, descentralizada e comprometida com o interesse público e com a competitividade do setor portuário nacional.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD252807944800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252807944800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 14:25:21.673 - PL073325
EMC 333/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.333/2025

43 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.51, II do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso II do Art. 51 que passa a vigorar com o seguinte teor:

II - ao modo, a forma e as condições para a exploração do porto privado ou da instalação portuária pela iniciativa privada, contemplando critérios, indicadores — com destaque para o indicador de acidentes do trabalho portuário —, fórmulas e parâmetros que estabeleçam a qualidade da atividade prestada, assegurando a adoção das melhores práticas de segurança e eficiência operacional.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do texto com inclusão do inciso II, com a adição de critérios, indicadores — especialmente o indicador de acidentes do trabalho portuário —, fórmulas e parâmetros que definam a qualidade das atividades prestadas, é justificada pela necessidade de aprimorar a segurança, a eficiência e a qualidade das operações realizadas nas instalações portuárias pela iniciativa privada

O setor portuário é reconhecido por sua complexidade e pelos altos níveis de risco envolvidos, conforme demonstram os indicadores de acidentes de trabalho frequentemente registrados. Assim, a previsão de mecanismos que possibilitem o monitoramento detalhado das condições operacionais e de segurança é fundamental para criar um ambiente de trabalho mais protegido e produtivo.

Além disso, o estabelecimento de tais critérios e indicadores promove maior transparência, permitindo a avaliação contínua das práticas e incentivando a adoção de melhorias. Essa diretriz contribui para o alinhamento com as melhores práticas internacionais, reforçando a competitividade dos portos brasileiros e garantindo que as atividades sejam realizadas de forma sustentável e eficiente, em especial, nos aspectos do ambiente e segurança do trabalho, alinhadas aos interesses econômicos e sociais do País.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD258168427600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258168427600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 14:27:19.900 - PL073325
EMC 334/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.334/2025

44 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.51, VI do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso VI do Art. 51 que passa a vigorar com o seguinte teor:

"VI - aos direitos, às garantias e às obrigações do contratante e do contratado, em especial, quanto à pactuação, por este, de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos das categorias diferenciadas dos trabalhadores nos portos."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do texto do inciso VI, que trata dos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, com ênfase na pactuação de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos dos trabalhadores nos portos, é essencial para assegurar o equilíbrio nas relações de trabalho e a proteção dos interesses de todas as partes envolvidas.

O trabalho portuário, por sua natureza estratégica e essencial, exige condições claras e justas que resguardem tanto os direitos dos trabalhadores quanto a previsibilidade e segurança jurídica para os contratantes. A participação ativa dos sindicatos na pactuação de instrumentos normativos fortalece o diálogo social e promove a construção de condições de trabalho adequadas, respeitando as especificidades das atividades desenvolvidas nos portos.

Além disso, essa previsão normativa contribui para a redução de conflitos trabalhistas e para a harmonização das relações no setor, garantindo um ambiente mais produtivo, seguro e sustentável. Dessa forma, o inciso alinha-se às melhores práticas de governança trabalhista e aos objetivos de desenvolvimento do setor portuário.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD257825767400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257825767400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:48:30.933 - PL073325
EMC 335/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.335/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Gutemberg Reis**

PROJETO DE LEI N.º 733, DE 2025

EMENDA SUPRESSIVA

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

Suprima-se o inciso XI do art. 2º, o inciso IX do art. 6º e o inciso IV do art. 9º do projeto de lei:

"Art. 2º .....

.....

XI - os terminais de contêineres vazios e congêneres;"

(...)

"Art. 6º .....

.....

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

(...)

"Art. 9º.....

.....

IV - terminais de contêineres vazios."

Suprima-se, parcialmente, os incisos XXI e XXXII do art. 27 da Lei nº

CD251237042400

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251237042400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:48:30.933 - PL073325
EMC 335/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.335/2025

10.233, de 05 de junho de 2001, proposto no art. 149 do projeto de lei:

"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 e terminais retroportuários alfandegados; (NR)

(...)

XXXII - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços e/ou armazenagem terminais retroportuários alfandegados, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurado os direitos dos usuários a melhor contraprestação dos serviços e tratamento adequado." (NR)

J U S T I F I C A T I V A

A regulação de terminais de contêineres vazios, que operam com base em relações privadas, é desnecessária e prejudicial. A intervenção regulatória sobre esses agentes cria incerteza para novos investimentos e pode comprometer o funcionamento dos terminais já existentes. Essa ação contraria o objetivo principal de revisar a legislação para promover maior liberdade empresarial e atrair investimentos para o setor.

Diferentemente de outros terminais, os de contêineres vazios oferecem serviços complementares e não-concorrentes, operando fora do regime alfandegado. Por isso, a imposição de regras a um agente que atua em regime de absoluta liberdade comercial seria uma anomalia, indo contra a própria intenção da revisão legal de simplificar procedimentos e corrigir distorções de mercado.

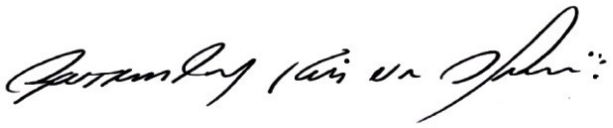
Sala das Sessões, 13 de agosto de 2025.

CD251237042400

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251237042400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:48:30.933 - PL073325
EMC 335/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.335/2025



GUTEMBERG REIS
Deputado Federal – MDB-RJ

CD251237042400

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251237042400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:16:20.400 - PLO73325
EMC 336/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.336/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Suprima-se o inciso XII do art. 7º do Projeto de Lei nº 733/2025

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.

CD259294250200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259294250200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:16:20.400 - PL073325
EMC 336/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.336/2025

- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD259294250200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259294250200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 14:28:49.107 - PL073325
EMC 337/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.337/2025

45 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.78, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do Art. 78 que passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 78. Os investimentos realizados nos portos privados, bem como nos seus acessos aquaviários e terrestres, correrão por conta e risco exclusivo do autorizatário e independentemente de autorização da Antaq.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A previsão contida no Art. 78, que estabelece que os investimentos realizados nos portos privados, bem como nos acessos aquaviários e terrestres, correrão por conta e risco exclusivo do autorizatário e independem de autorização da Antaq, justifica-se pela necessidade de garantir maior autonomia e celeridade às operações do setor privado. Essa disposição reforça o princípio da livre iniciativa, promovendo um ambiente regulatório mais dinâmico e menos burocrático, capaz de atrair novos investimentos para o setor portuário.

Ao desonerar a intervenção estatal na aprovação desses investimentos, busca-se estimular a modernização da infraestrutura portuária e de seus acessos, criando condições favoráveis para o aumento da eficiência logística e a competitividade do setor. Contudo, a responsabilidade integral do autorizatário assegura que eventuais riscos financeiros e operacionais decorrentes dos investimentos sejam gerenciados diretamente por quem realiza as operações, preservando o equilíbrio entre os interesses públicos e privados.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD257111007400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257111007400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 14:31:17.833 - PL073325
EMC 338/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.338/2025

47 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto da alínea d) do Inciso I do Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto da Alínea d, do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22. Compete ao CAP:
[..]

I – ...

d) a análise estratégica e o planejamento estratégico do porto com base nas suas vantagens competitivas;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do inciso "d" tem como objetivo aprimorar e fortalecer o papel consultivo do Conselho de Autoridade Portuária na análise estratégica e no planejamento estratégico do porto. Ao destacar a fundamentação nas vantagens competitivas, busca-se assegurar que as decisões relacionadas ao desenvolvimento e gestão do porto sejam alinhadas às especificidades e potencialidades regionais e locais, promovendo um uso eficiente dos recursos disponíveis.

Com a ampla expertise dos membros que integram o Conselho e o conhecimento aprofundado sobre a realidade portuária, essa contribuição torna-se indispensável para identificar oportunidades de crescimento, superar desafios e propor estratégias que potencializem a competitividade do porto no cenário nacional e internacional. Tal abordagem permite, ainda, o alinhamento das diretrizes portuárias com os princípios de sustentabilidade, eficiência operacional e desenvolvimento econômico integrado.

A emenda fortalece a relevância do Conselho no processo decisório, garantindo que o planejamento estratégico contemple não apenas as demandas atuais, mas também as projeções futuras, de forma a posicionar o porto como um elemento-chave no desenvolvimento socioeconômico da região e do país.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD255367549100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255367549100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:17:37.060 - PLO73325
EMC 339/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.339/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Dê-se ao art. 20 do Projeto de Lei nº 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 20 Será instituído, em cada porto público e/ou complexo portuário, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP).*" (NR)*

JUSTIFICATIVA

A instauração do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) em cada porto público e/ou complexo portuário responde à necessidade de um organismo consultivo e deliberativo que promova uma gestão integrada e colaborativa dos portos, especialmente quando se encontram reunidos em um mesmo cluster. Essa medida é fundamental para enfrentar desafios comuns e capitalizar oportunidades que beneficiem não apenas cada porto individualmente, mas toda a região portuária.

Assim, o Fomento à Cooperação e à Integração dos portos situados em clusters compartilham uma realidade operacional e estratégica semelhante, onde os desafios – como infraestrutura, segurança, competitividade e sustentabilidade – costumam ser interdependentes. Ao instituir o CAP, cria-se um fórum permanente para o intercâmbio de experiências e a harmonização de procedimentos. Esse espaço de diálogo facilita a cooperação mútua, permitindo que as melhores práticas sejam disseminadas e que haja maior sinergia nas ações de desenvolvimento regional.

A busca pelo Aperfeiçoamento da Gestão e da Tomada de Decisões com a criação de um órgão consultivo e deliberativo proporciona a consolidação de uma estrutura de governança que auxilia na elaboração e execução de políticas portuárias eficazes. Com a participação de especialistas e representantes dos diversos segmentos do setor, o CAP contribui para uma tomada de decisão mais democrática e fundamentada, o que resulta em ações mais assertivas e alinhadas com as necessidades específicas de cada porto ou complexo portuário.

CD259255279800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259255279800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:17:37.060 - PLO73325
EMC 339/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.339/2025

Cada vez mais a Transparência e Responsividade nas Ações promove maior transparência na gestão dos portos ao envolver múltiplos atores na supervisão e no acompanhamento das atividades. Essa transparência gera confiança e possibilita a implementação de mecanismos de controle social, essenciais para a responsabilização dos gestores públicos. Além disso, a existência de um órgão colegiado agiliza a resposta a eventuais crises ou oportunidades, garantindo que as medidas adotadas sejam oportunas e bem fundamentadas.

Portanto, a Integração de Políticas Públicas e Desenvolvimento Econômico Regional, ao articular as estratégias de gestão entre os portos de um mesmo cluster, o CAP se torna um elo vital entre as políticas públicas e a prática operacional. Essa integração não apenas amplia a eficiência dos serviços portuários, mas também potencializa o impacto econômico das atividades portuárias na região. Por meio dessa colaboração, é possível maximizar o volume de movimentação, estimular investimentos e gerar empregos, promovendo o desenvolvimento econômico e o fortalecimento da competitividade regional.

Em síntese, a instituição do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) justifica-se pela necessidade de criar um ambiente de colaboração estratégica, onde a troca de informações e a deliberação conjunta possam elevar o patamar de eficiência e inovação dos portos públicos. Esse organismo se apresenta, portanto, como um instrumento essencial para a modernização e a integração do setor portuário, colocando os portos em uma posição de vantagem para responder aos desafios contemporâneos e impulsionar o desenvolvimento regional.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD259255279800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259255279800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 14:32:53.183 - PL073325
EMC 340/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.340/2025

48 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe acréscimo de Alínea ao texto do Inciso I do Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"Art. 22. Compete ao CAP:

I - ...

[...]

e) o processo de elaboração e atualização do Plano Mestre do porto ou do complexo portuário pelo Poder Concedente, assegurando que sua visão estratégica e as necessidades locais e/ou regionais sejam consideradas na formulação das diretrizes portuárias."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "e" busca reforçar o papel do Conselho de Autoridade Portuária como instância estratégica no processo de elaboração e atualização dos Planos Mestres dos portos, ao assegurar que sua visão especializada e seu profundo conhecimento sobre a comunidade portuária sejam devidamente integrados às diretrizes formuladas pelo Poder Concedente.

Composto por representantes da comunidade portuária, o Conselho possui informações privilegiadas e técnicas, fundamentais para projetar a demanda e a capacidade de atendimento das movimentações portuárias no horizonte do planejamento.

Além disso, o Conselho detém competência para avaliar as condições de acessos terrestres e aquaviários ao porto, bem como realizar análises estratégicas fundamentadas em critérios teóricos e práticos. Essa perspectiva abrangente e contextualizada permite que o Conselho contribua para a definição de diretrizes que promovam a inserção harmoniosa do porto e do complexo portuário, tanto local quanto regionalmente, no sistema portuário nacional.

A medida também fortalece a valorização das vantagens competitivas de cada porto, alinhando-se aos princípios de eficiência, sustentabilidade e desenvolvimento regional equilibrado. Dessa forma, a alínea em questão promove decisões mais acertadas e aderentes às realidades e potencialidades do setor portuário, aprimorando o planejamento estratégico nacional.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253660443700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253660443700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:52:10.057 - PL073325
EMC 341/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.341/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Gutemberg Reis**

PROJETO DE LEI N.º 733, DE 2025

EMENDA ADITIVA

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

Acrescentam-se as alíneas "g" e "h" ao inciso IV do art. 21 do presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"Art. 21.....

.....

.....

(...)

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

(...)

g) 1 (um) representante dos armadores de linha regular de longo curso;

h) 2 (dois) representantes dos agentes marítimos." (NR)

CD257292900400

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257292900400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:52:10.057 - PL073325
EMC 341/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.341/2025

J U S T I F I C A T I V A

Para que o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) seja efetivo, ele precisa incluir os principais interessados na operação do porto: os transportadores marítimos e os agentes marítimos. A exclusão desses atores, que são os usuários essenciais dos portos, compromete a qualidade das decisões. As políticas e diretrizes elaboradas sem a participação deles correm o risco de não atenderem às necessidades reais do comércio exterior, tornando o trabalho do conselho ineficaz.

A inclusão desses transportadores e agentes traria uma visão prática e fundamentada, essencial para a tomada de decisões alinhadas à realidade do setor. Ignorar a experiência de quem vive o dia a dia do porto é uma omissão que pode gerar diretrizes pouco eficazes e que não contribuem para o desenvolvimento do comércio exterior nacional. A participação desses agentes é fundamental para a criação de um ambiente regulatório mais coeso e alinhado aos interesses de todos.

Sala das Sessões, 13 de agosto de 2025.

GUTEMBERG REIS
Deputado Federal – MDB-RJ

CD257292900400

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257292900400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 14:34:08.470 - PL073325
EMC 342/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.342/2025

49 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto da alínea b, do Inciso I, do Art.22 do PL 733/2025, que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto da Alínea b, do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22. Compete ao CAP:
[..]

I – ...

b) a revisão da poligonal que delimita a área do porto público, bem como o processo de elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, devendo assegurar que sejam considerados, de forma integrada, a visão estratégica do porto, as necessidades locais e/ou regionais, e a harmonização com o Plano Diretor do Município onde está localizado e com os princípios estabelecidos no Estatuto da Cidade.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A justificativa para a modificação do dispositivo "b" decorre da necessidade de promover uma integração efetiva entre o planejamento portuário e as políticas de desenvolvimento urbano e regional. A revisão da poligonal que delimita a área do porto público, assim como o processo de elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, deve considerar não apenas as necessidades operacionais e estratégicas do porto, mas também as demandas locais e regionais, garantindo um alinhamento harmonioso com o Plano Diretor do Município e com os princípios do Estatuto da Cidade.

Essa medida visa assegurar que o desenvolvimento das atividades portuárias seja realizado de maneira sustentável, contemplando as especificidades do território e respeitando a organização do espaço urbano. A harmonização com os instrumentos municipais de planejamento é essencial para evitar conflitos de uso e ocupação do solo, preservar a qualidade de vida das comunidades impactadas e assegurar que o porto desempenhe plenamente seu papel como motor de desenvolvimento econômico e social.
Ao incluir essa previsão, busca-se ainda fortalecer a legitimidade e a efetividade das políticas públicas portuárias, ao integrar as visões estratégica, local e regional no processo decisório, promovendo um ambiente colaborativo entre as diferentes esferas de governança e ampliando a eficiência e a competitividade do complexo portuário.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD252182962000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252182962000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 14:35:25.303 - PL073325
EMC 343/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.343/2025

50 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe acréscimo de §1º ao Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"Art. 22. Compete ao CAP:

[...]

§ 1º No processo de composição dos membros da diretoria da Autoridade Portuária, disposto no inciso II deste artigo, compete também ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP) deliberar sobre moções de desconfiança dos membros da diretoria, assegurando o direito à ampla defesa e ao contraditório, com a devida fundamentação das razões apresentadas e a recomendação de medidas cabíveis para análise e decisão colegiada do Conselho de Administração.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do § 1º tem como objetivo consolidar o papel do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) como instância essencial na análise e recomendação sobre a idoneidade e competência dos indicados à diretoria da Autoridade Portuária. Ao prever que o CAP delibere sobre moções de desconfiança, o dispositivo fortalece a governança e a transparência no processo de indicação e de gestão da Autoridade Portuária, assegurando uma avaliação técnica e fundamentada.

A exigência de que as deliberações sejam acompanhadas de ampla defesa e contraditório está em perfeita consonância com os princípios constitucionais do devido processo legal, garantindo que os indicados, bem como os que estão no exercício da função, tenham a oportunidade de responder adequadamente às questões levantadas. Tal medida promove um ambiente mais justo, equilibrado e respeitoso no âmbito administrativo.

Ademais, ao direcionar o parecer fundamentado ao Conselho de Administração, o § 1º assegura a integração das instâncias colegiadas no processo decisório, promovendo a análise e a tomada de decisão de forma colegiada, embasada e legítima. Esse procedimento não apenas reforça a credibilidade das indicações, como também assegura maior alinhamento com as estratégias e políticas institucionais para o setor portuário.

Dessa forma, o § 1º contribui para a transparência, eficiência e democracia na gestão portuária, harmonizando os interesses institucionais com os valores da boa governança pública.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD259532881800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259532881800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:57:22.013 - PL073325
EMC 344/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.344/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Gutemberg Reis**

PROJETO DE LEI N.º 733, DE 2025

EMENDA MODIFICATIVA

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

Modifica-se a redação do inciso XII do artigo 6º e do artigo 29 do projeto de lei, que passarão a ter a seguinte redação:

"Art. 6º.....

.....

XII - Agente Marítimo: pessoa jurídica que, em nome e por conta de armadores ou transportadores marítimos, atua como mandatário junto às autoridades portuárias, os operadores portuários e os demais intervenientes nas operações marítimas e portuárias." (NR)

"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 na qualidade de mandatário junto às autoridades portuárias, os operadores portuários e demais intervenientes nas operações marítimas e portuárias, como mandatário, na forma e nos limites convencionados no mandato.

Parágrafo único. O agente marítimo, no desempenho de suas funções de representação, não terá responsabilidade solidária ou subsidiária." (NR)

CD259754634300

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259754634300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:57:22.013 - PL073325
EMC 344/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.344/2025

J U S T I F I C A T I V A

A presente emenda, submetida à apreciação desta Casa, tem por escopo modificar a redação do Art. 6º, inciso XII, substituindo o termo "intermediário" por "mandatário" na definição de agente marítimo. O propósito desta alteração é sanar uma imprecisão terminológica que pode resultar em graves consequências jurídicas e regulatórias. O uso do termo "intermediário" abre a possibilidade de interpretações equivocadas, sujeitando os agentes marítimos a regimes regulatórios, como a Resolução Normativa 62/2021-ANTAQ, que não se aplicam à sua verdadeira função.

A adequação terminológica proposta não é meramente formal, mas sim essencial para a proteção e a estabilidade do setor marítimo. A permanência da definição atual pode gerar insegurança jurídica, resultando em litígios desnecessários e na imposição de obrigações que não condizem com a natureza da atividade. A nova redação, ao utilizar o termo "mandatário," estabelece uma definição clara e precisa, alinhada à realidade das atribuições do agente. Portanto, a aprovação desta emenda é vital para garantir a correta aplicação das normas e para o aperfeiçoamento do arcabouço legal do setor.

Sala das Sessões, 13 de agosto de 2025.

GUTEMBERG REIS
Deputado Federal – MDB-RJ

CD259754634300

ara dos Deputados, Anexo IV Gabinete 856, Brasília – DF, CEP: 70.160-900 Telefones: (61) 3215-5856 / Email: dep.gutembergreis@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259754634300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Apresentação: 13/08/2025 15:18:36.737 - PL073325
EMC 345/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.345/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. O inciso I do art. 22º do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar acrescido da seguinte alínea:

"Art. 22.....

I - .....

j) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos" *(NR)*

JUSTIFICATIVA

A inclusão da alínea "j)" – que prevê que o Conselho de Autoridade Portuária seja ouvido a respeito da elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos – fundamenta-se na essencial necessidade de aliar o desenvolvimento do setor portuário às melhores práticas internacionais de gestão de saúde e segurança ocupacional. Em particular, a adoção dos princípios estabelecidos pela ISO 45001 – norma internacional para sistemas de gestão de saúde e segurança ocupacional – assegura a implementação de controles rigorosos, a mitigação de riscos e a promoção de um ambiente de trabalho mais seguro e saudável para os trabalhadores.

A ISO 45001 enfatiza a importância de um sistema de gestão que integre a participação ativa dos colaboradores, a liderança comprometida e a melhoria contínua, propiciando a identificação preemptiva de riscos e a implementação de medidas preventivas eficazes. Ao orientar a Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional dos Portos segundo tais diretrizes, garante-se que as práticas de segurança e prevenção estejam em consonância com os padrões internacionais, promovendo não somente a proteção dos trabalhadores, mas também a eficiência operacional e a resiliência do setor portuário.

CD255575599500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255575599500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:18:36.737 - PL073325
EMC 345/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.345/2025

Ademais, a participação do Conselho de Autoridade Portuária nesse processo reafirma o compromisso com a transparência, o diálogo e a responsabilidade na definição e execução das políticas setoriais. Essa medida fortalece a governança e contribui para a formação de uma cultura organizacional orientada para a segurança, fatores decisivos para a prevenção de acidentes e para a melhoria contínua dos ambientes de trabalho.

Em síntese, o aditamento da alínea “j)” reflete a integração de diretrizes reconhecidas internacionalmente com os interesses estratégicos no âmbito portuário, evidenciando o compromisso com a excelência na gestão de saúde e segurança ocupacional, conforme estabelecido pela ISO 45001.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD255575599500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255575599500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 14:47:20.080 - PL073325
EMC 346/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.346/2025

51 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto alterando o tempo de designação e SUPRIMINDO a expressão "...sem possibilidade de recondução." do §5º do Art.21 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir a expressão "...sem possibilidade de recondução.", alterando o tempo de designação expressas no §5º do Art. 21, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

§ 5º Os membros do CAP serão designados pela autoridade portuária local para um mandato de 3 (três) anos, permitida a recondução.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A previsão de que os membros do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) sejam designados para um mandato de 3 (três) anos busca promover uma maior coerência entre os ciclos de gestão da autoridade portuária e os ciclos eleitorais do governo federal. Essa sincronização fortalece a integração das políticas públicas portuárias com as diretrizes nacionais, garantindo alinhamento estratégico e maior efetividade na implementação das ações previstas.

Além disso, o prazo de três anos permite que os conselheiros adquiram um conhecimento aprofundado sobre os temas do setor portuário e desenvolvam a expertise necessária para contribuir de forma significativa na formulação e análise de diretrizes para o desenvolvimento e a gestão portuária. Um mandato nesse período oferece tempo suficiente para a maturação das discussões, a compreensão das complexidades do setor e a proposição de soluções embasadas.

Contudo, a impossibilidade de recondução pode gerar uma perda relevante de conhecimento acumulado pelos conselheiros que deixam o cargo, prejudicando a continuidade e a eficiência dos trabalhos realizados. Tal situação pode resultar em lacunas de experiência e visão estratégica, especialmente em um setor que exige alto nível técnico e alinhamento com as políticas públicas e os interesses locais e regionais.
Portanto, o § 5º busca equilibrar a necessidade de renovação e integração com a preservação do conhecimento institucional, fortalecendo o papel estratégico do CAP no setor portuário.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD254889513400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254889513400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 14:49:19.790 - PL073325
EMC 347/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.347/2025

52 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe acréscimo de §2º ao Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"Art. 22. Compete ao CAP:

[...]

§ 2º Fica constituído no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária, o Comitê Gestor responsável pelo acompanhamento e monitoramento da implementação, revisão e atualização do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, com as seguintes atribuições:

a) assegurar a integração entre os agentes envolvidos;
b) analisar a compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto;
c) propor ajustes e aprimoramentos, quando necessário; e,
d) promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e os princípios do desenvolvimento sustentável.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A constituição do Comitê Gestor no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) visa fortalecer a governança e a eficiência na gestão do planejamento portuário, promovendo um acompanhamento estruturado e contínuo do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. Ao estabelecer atribuições claras e objetivas, o dispositivo assegura que o processo de planejamento e revisão dessas diretrizes seja fundamentado em uma abordagem colaborativa, técnica e estratégica.

A atribuição de assegurar a integração entre os agentes envolvidos (alínea "a") reforça a importância de consolidar uma visão compartilhada entre os diversos stakeholders do setor portuário, promovendo maior alinhamento e coesão na implementação das políticas públicas. Já a análise da compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto (alínea "b") contribui para que as ações sejam direcionadas ao fortalecimento da competitividade e eficiência do porto, atendendo às demandas regionais e nacionais.
A possibilidade de propor ajustes e aprimoramentos (alínea "c") confere ao Comitê Gestor flexibilidade e agilidade para adaptar as diretrizes às mudanças e desafios do setor, garantindo a aderência aos princípios de planejamento sustentável e estratégico. Além disso, ao promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e com os princípios do desenvolvimento sustentável (alínea "d"), o dispositivo reforça o compromisso com a sustentabilidade, a inclusão social e o equilíbrio no desenvolvimento socioeconômico.

Com essas disposições, o § 2º contribui significativamente para a integração e o fortalecimento do papel do CAP no planejamento e na gestão das atividades portuárias, promovendo maior legitimidade, eficiência e transparência nos processos decisórios.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254220002000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

CD254220002000

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 348/2025
EMC n.348/2025

18 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XIX do Art. 6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XIX do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

"XIX - Arrendamento: cessão onerosa de instalações portuárias do porto público para exploração de atividade de terminal portuário ou terminal de passageiros mediante contrato de arrendamento, por prazo determinado à uma sociedade de propósito específico;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do inciso XIX tem como objetivo aprimorar a definição de "Arrendamento" no contexto portuário, garantindo maior precisão e alinhamento às práticas contemporâneas de gestão e exploração de instalações portuárias. Ao especificar que o arrendamento envolve a cessão onerosa de instalações portuárias do porto público para exploração de atividades de terminal portuário ou terminal de passageiros, por meio de contrato de arrendamento, busca-se promover maior clareza sobre a finalidade e os limites desse instrumento jurídico.

A inclusão da exigência de que o contrato seja celebrado com uma sociedade de propósito específico (SPE) representa uma medida relevante para assegurar a especialização e a eficiência na gestão das instalações arrendadas. As SPEs são reconhecidas por sua estruturação voltada exclusivamente para a execução de projetos específicos, o que reduz riscos operacionais e financeiros e promove maior transparência e governança no cumprimento das obrigações contratuais.

Além disso, a definição de um prazo determinado para o arrendamento reforça a necessidade de planejamento e continuidade das operações portuárias, ao mesmo tempo em que garante a possibilidade de revisões e adaptações em conformidade com as mudanças nas demandas logísticas, econômicas e ambientais.

A modificação proposta visa, portanto, fortalecer a segurança jurídica dos contratos de arrendamento, fomentar a eficiência na utilização de bens públicos e atender aos interesses da coletividade, ao assegurar que as atividades desempenhadas nas instalações portuárias sejam realizadas de forma responsável, sustentável e alinhada aos princípios da administração pública

CD250100850600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250100850600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Sala da Comissão, de de 2025

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL0733/25
EMC 348/2025
EMC n.348/2025

CD250100850600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250100850600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:51:00.293 - PL073325
EMC 349/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.349/2025

53 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe inclusão de parágrafo único, no Art. 51 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

Parágrafo único. O Concessionário, Arrendatário ou Autorizatário, compromete-se, durante a vigência dos respectivos contratos, a firmar instrumentos normativos de trabalho, tais como convenções ou acordos coletivos, com os sindicatos legalmente reconhecidos que representam categorias diferenciadas de trabalhadores portuários envolvidos em suas operações nas diversas atividades de portuários.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A obrigatoriedade de o Concessionário, Arrendatário ou Autorizatário firmar instrumentos normativos de trabalho com os sindicatos representativos dos trabalhadores portuários fundamenta-se no compromisso com a promoção de relações laborais equilibradas e com o respeito aos direitos constitucionalmente garantidos.
Nos termos do Artigo 7º, Inciso XXVI, da Constituição Federal, o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho é assegurado como um direito fundamental dos trabalhadores, sendo um mecanismo essencial para a construção de condições de trabalho justas e pactuadas entre as partes.

Além disso, os Artigos 611 e 614 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) oferecem a base normativa para a celebração, registro e validade de tais instrumentos, regulando a duração máxima dos acordos e estabelecendo procedimentos formais que garantem a segurança jurídica das negociações coletivas.

A inclusão desta cláusula nos contratos visa não apenas cumprir a legislação vigente, mas também fortalecer o diálogo e a colaboração entre empregadores e trabalhadores, contribuindo para a estabilidade nas operações portuárias e para a valorização das atividades desempenhadas pelos trabalhadores do setor.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD256379286000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256379286000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:19:32.927 - PL073325
EMC 350/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.350/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Dê-se ao inciso III do art. 100 do Projeto de Lei nº 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 100.....

.....

III - trabalhadores portuários de estiva, capatazia, conferência e amarradores de navios*." (NR)*

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda Modificativa ao inciso III do Artigo 100 do Projeto de Lei nº 733/2025 visa incluir a atividade de amarração e desatracação de navios no rol das tarefas desempenhadas pelos trabalhadores portuários nos portos de uso público, bem como nos de uso privado, especificamente ao lado das categorias de estiva, capatazia e conferência de carga.

A justificativa para esta inclusão reside nos seguintes pontos:

1. ***Natureza Essencial e Especializada da Atividade***: O início da operação de uma embarcação se dá logo após a sua amarração ao cais de um determinado porto e, seu término, com a soltura dos cabos de amarração sendo, inclusive, eventos para a aferição do tempo operacional de navios nos portos. Há uma enorme lacuna jurídica e, o momento de se corrigir pois, atualmente, não ser expresso em Lei a amarração de navios como trabalho portuário, vindo o presente Projeto de Lei adequar-se à realidade das operações portuárias, deixando expresso que os serviços de amarração e soltura dos cabos para a

CD253968042000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253968042000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:19:32.927 - PL073325
EMC 350/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.350/2025

atracação e desatracação de navios são atividades cruciais e especializadas para o funcionamento de todo e qualquer espécie de porto. Tais serviços são explicitamente reconhecidos como serviços de apoio portuário, conforme bem podemos observar nos mais diversos Regulamentos de Exploração dos Portos (REP);

2. ***Existência de Mão de Obra Especializada:*** O Regulamento de Exploração dos Portos (REP), documento fundamental que norteia as operações nos portos de uso público (Art.26, § Único, Lei nº 12.815/2013), e que foi elaborado conforme diretrizes estabelecidas na Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme bem podemos observar no item 8,2

> *8.2* ***Utilização das instalações de acostagem e atracação*** *– Descrição das instalações de atracação e acostagem. – Sistemas de defensas e de cabeços de amarração, suas características técnicas e capacidade de carga. Certificações, quando aplicável. Apetrechos (escadas de marinheiro, arganéis, etc.), tomadas d'água, de combustíveis, de fornecimento de energia elétrica a navios e instalações terrestres. – Eventuais restrições ao uso de propulsores laterais. –* ***Condições específicas de utilização das instalações de atracação e acostagem, formas de requisição de uso e de remuneração, quando aplicável****. Identificação de impressos e formulários eletrônicos utilizados.*

Assim, as atividades de amarração e desamarração de navios/embarcações, dentro da área do porto, são realizadas por trabalhadores habilitados à execução e, portanto, demonstrando a existência consolidada de uma **categoria profissional distinta e essencial para essas operações.**

3. Requisitos de Qualificação e Segurança: A atividade de amarração e desamarração quando da desatracação da embarcação exige formação adequada à sua execução, com treinamento e capacitação específica. Como bem podemos observar no procedimento do SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADO dos Portos do Paraná, Norma de Código: PO-APPA-SGI-020[1], reforçando o caráter técnico e de segurança intrínseco à função, justificando sua categorização como trabalho portuário.

[1] https://www.portosdoparana.pr.gov.br/sites/portos/arquivos_restritos/files/documento/2025-07/po-appa-sgi-020_seguranca_na_amarracao_desamarracao_e_puxada_de_navios_rev_06.pdf

CD253968042000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253968042000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:19:32.927 - PL073325
EMC 350/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.350/2025

Além disso, as empresas que realizam esses serviços precisam ser credenciadas junto à Autoridade Portuária e atender a rigorosos requisitos de segurança, conforme podemos observar ***in verbis:***

> *5.5.1.* ***As empresas credenciadas devem garantir que os trabalhadores, próprios ou terceirizados, recebam treinamento sobre utilização, guarda e conservação de EPI's a ser elaborado e realizado pela empresa credenciada****, bem como garantir que utilizem os equipamentos de proteção individual mínimos durante os serviços*

> ***5.8.3.*** *Todos os trabalhadores das empresas de amarração, desamarração e puxada de navios, que executem essas atividades, deverão ser capacitados para Marítimos ou* ***função inerente às suas atividades****, conforme estabelecido pela Norma da Autoridade Marítima para Aquaviários - NORMAM – 13/DPC.*

Importante ressaltar para o Regulamento de Exploração do Porto da Vports[2], concessionária portuária privada, por entender a extrema necessidade de qualificação destes profissionais, estabeleceu em seu item 15.3.4 a EXCLUSIVIDADE destes para o exercício das atividades de atracação e desatracação de embarcações.

> ***15.3.4.*** *A amarração e desamarração de navios/embarcações dentro do porto organizado, será* ***realizada por mão de obra especializada****, a ser* ***executada exclusivamente por amarradores e desatracadores de navios.***

4. ***Inconsistência Conceitual e Operacional***: A exclusão da amarração e desamarração do conceito de trabalho portuário pode gerar inconsistências regulatórias, dado que a sua execução é vital para a movimentação de

[2] https://vports.com.br/wp-content/uploads/2023/07/Regulamento-de-Exploracao-ao-Porto.pdf

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253968042000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

CD253968042000

Apresentação: 13/08/2025 15:19:32.927 - PL073325
EMC 350/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.350/2025

mercadorias e embarcações. A manutenção de uma equipe mínima de segurança a ser estabelecida em instrumento coletivo do trabalho, com comunicação constante entre a equipe de terra e o prático, evidencia a complexidade e a importância operacional que a atividade possui dentro do porto.

5. Portanto, a inclusão da atividade de amarração e desamarração de navios no Artigo 100, inciso III, do PL 733/2025, junto com as demais categorias de trabalhadores portuários avulsos (estiva, capatazia, conferência, bloco), assegura o reconhecimento formal de uma função vital e especializada, alinhando a legislação proposta com a realidade operacional e regulatória já existente nos portos brasileiros, conforme os preceitos da Portaria nº 245/2013 da SEP e os procedimentos de segurança em vigor.

6. A natureza especializada, os rigorosos requisitos de qualificação e segurança, a estrutura de equipe organizada e a essencialidade para a movimentação de embarcações tornam a amarração e desamarração uma atividade intrinsecamente ligada à operação portuária, justificando seu reconhecimento formal como tal.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD253968042000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253968042000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 14:52:45.190 - PL073325
EMC 351/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.351/2025

54 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §1º do Art.41 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do §1º do Art.41, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 1º - A exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), observadas as seguintes modalidades: "

JUSTIFICATIVA

A implementação do § 1º, que estabelece que a exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), é uma medida estratégica que visa aprimorar a governança e o controle por parte dos organismos governamentais.

A exigência de constituição de uma SPE confere maior transparência e organização às operações portuárias, pois permite que os projetos sejam desenvolvidos com foco exclusivo em objetivos específicos, minimizando riscos e garantindo a eficiência da execução. Além disso, a estrutura de uma SPE favorece o acompanhamento detalhado das atividades, facilitando a fiscalização pelos entes governamentais, bem como promovendo uma gestão mais profissional e alinhada aos princípios da administração pública.

Por meio dessa abordagem, busca-se ainda fomentar um ambiente de maior segurança jurídica, o que atrai investimentos e potencializa o desenvolvimento de infraestrutura portuária no país, essencial para o fortalecimento da economia e a integração aos mercados globais.

Assim, a constituição de SPEs contribui diretamente para o interesse público, assegurando que as operações portuárias sejam realizadas com responsabilidade, eficiência e alinhamento aos objetivos estratégicos nacionais.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD250207360500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250207360500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 14:53:58.023 - PL0733/25
EMC 352/2025
EMC n.352/2025

55 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §2º do Art.41 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do §2º do Art.41, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º A União poderá delegar a exploração de portos públicos aos Estados e Municípios ou a Consórcios Públicos constituídos por estes, observado o disposto na Lei n° 9.277, de 10 de maio de 1996, e a exigência de que a exploração e gestão do porto público seja realizada por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado"

JUSTIFICATIVA

A inclusão do § 2º, que prevê a possibilidade de a União delegar a exploração de portos públicos aos Estados, Municípios ou Consórcios Públicos, está alinhada com a necessidade de promover uma gestão mais integrada e eficiente no setor portuário, fortalecendo a cooperação federativa e aprimorando os serviços públicos prestados à população.

A referência ao Art. 241 da Constituição Federal reforça a importância dos consórcios públicos como instrumento de gestão associada de serviços públicos, permitindo a descentralização administrativa e a otimização de recursos. Essa modalidade facilita a união de esforços entre diferentes entes federativos para atender demandas regionais específicas, assegurando maior eficiência operacional e equilíbrio financeiro.

Ao exigir que a exploração e gestão do porto público sejam realizadas por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado, garante-se maior controle, transparência e alinhamento aos princípios da administração pública. Essa estrutura é fundamental para assegurar a continuidade e a qualidade dos serviços essenciais, além de atrair investimentos e potencializar o desenvolvimento da infraestrutura portuária.

Dessa forma, a delegação da exploração de portos públicos aos entes federativos e consórcios públicos promove um modelo de governança colaborativa, responsável e focada no interesse público, contribuindo para o fortalecimento da economia regional e nacional.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD255087747300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255087747300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 353/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.353/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

19 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XX do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XX do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

"XX - Autorização: outorga do direito à exploração de Porto Privado, formalizada mediante contrato de adesão, por prazo determinado a uma Sociedade de Propósito Específico."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação no texto do inciso XX com a inclusão da expressão "Sociedade de Propósito Específico" visa estabelecer maior clareza e segurança jurídica no processo de outorga do direito à exploração de Porto Privado. A Sociedade de Propósito Específico (SPE) é uma estrutura amplamente utilizada em projetos de infraestrutura, reconhecida por sua eficiência e foco exclusivo na execução de atividades específicas, contribuindo para o aprimoramento da governança e mitigação de riscos.

A exigência de que a outorga seja formalizada com uma SPE fortalece a gestão operacional e financeira dos empreendimentos, dado que as SPEs possuem natureza jurídica que restringe suas atividades ao propósito determinado. Essa característica proporciona maior transparência e assegura que os recursos e as responsabilidades sejam direcionados exclusivamente ao desenvolvimento e à operação do Porto Privado, evitando dispersões e conflitos de interesse.

Além disso, a medida está alinhada às boas práticas regulatórias e ao ordenamento jurídico brasileiro, em que o uso de SPEs tem se mostrado eficaz na atração de investimentos, na estabilidade das parcerias público-privadas e na garantia de execução eficiente de projetos estratégicos. Essa inclusão também reflete a modernização das normas portuárias, promovendo um ambiente mais competitivo e sustentável no setor.

Portanto, a modificação proposta contribui para fortalecer a segurança jurídica, a governança e a eficiência no desenvolvimento de Portos Privados, garantindo que a exploração desses empreendimentos atenda às demandas do setor portuário de maneira responsável e sustentável.

CD259485503900

.....

Sala da Comissão, ...

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259485503900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:56:12.423 - PL073325
EMC 354/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.354/2025

56 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do inciso II do Art.42 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do inciso II do Art.42, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"II - consulta ao respectivo poder público municipal, em especial, quanto ao cumprimento das exigências relativas ao Plano Diretor (Art.4º, III, "a", Lei nº 10.257/2001), previsão da infraestrutura correspondente a mitigar os efeitos do aumento de geração de tráfego (conforme expresso no Art.2º, VI, "d" da Lei nº 10.257/2001)," e impacto socioeconômico no município.

JUSTIFICATIVA

A exigência de consulta ao respectivo poder público municipal, no âmbito do inciso II, reforça o compromisso com o planejamento urbano sustentável e a harmonização das atividades portuárias com o desenvolvimento das cidades. Tal diretriz está em consonância com o princípio da maior integração entre porto e cidade, como bem expresso no presente Projeto de Lei, de forma a atender ao previsto no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

O cumprimento das exigências relativas ao Plano Diretor, nos termos do Art. 4º, III, "a)", da Lei nº 10.257/2001, assegura que os projetos portuários estejam alinhados com o planejamento estratégico municipal, promovendo o uso racional do solo urbano e prevenindo impactos negativos decorrentes de empreendimentos de grande porte. Além disso, a previsão da infraestrutura necessária para mitigar os efeitos do aumento de tráfego, conforme expresso no Art. 2º, VI, "d)", da mesma lei, é essencial para evitar transtornos à mobilidade urbana e garantir a qualidade de vida dos cidadãos.

Ao estabelecer um diálogo estreito com o poder público municipal, esta medida contribui para evitar a instalação de atividades que possam atuar como polos geradores de tráfego sem a devida adequação da infraestrutura, promovendo, assim, uma gestão integrada e responsável do território. Dessa forma, busca-se alcançar um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico, proporcionado pela operação portuária, e o bem-estar urbano, fortalecendo os vínculos entre a comunidade portuária e a cidade.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD255303296800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255303296800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 14:57:38.660 - PL073325
EMC 355/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.355/2025

57 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Art.48 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.48, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 48. A concessão de bem público destinada à exploração do porto público será realizada mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação e consulta aos entes subnacionais quanto ao interesse na exploração do porto público, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento."

JUSTIFICATIVA

O disposto no Art. 48 reforça a importância de garantir que a concessão de bem público destinada à exploração de portos públicos seja realizada de forma transparente, estratégica e em conformidade com os princípios legais vigentes. Ao estabelecer a obrigatoriedade de licitação e consulta aos entes subnacionais quanto ao interesse na exploração do porto público, assegura-se a participação efetiva desses entes no processo decisório, promovendo a descentralização e fortalecendo o pacto federativo.

O porto é uma infraestrutura econômica de natureza altamente estratégica, desempenhando um papel crucial no desenvolvimento local e regional. Sua gestão e exploração impactam diretamente na dinamização das cadeias produtivas, no fortalecimento da economia regional e na integração ao mercado global. Nesse sentido, garantir aos entes subnacionais o direito de preempção na exploração do porto público, aplicado aos entes subnacionais assegurando que, havendo interesse na exploração de um porto público, esses entes tenham prioridade, respeitando os termos estabelecidos na legislação, como a Lei nº 9.277, permitindo àqueles mais próximos das realidades e necessidades locais tenham prioridade na gestão dessa infraestrutura essencial.

Além disso, a participação dos entes subnacionais, por meio de consulta e possível delegação, promove maior sinergia entre as políticas públicas locais e o desenvolvimento das operações portuárias, contribuindo para a geração de empregos, aumento da competitividade econômica e aprimoramento da infraestrutura logística. Ao alinhar a exploração dos portos públicos aos interesses locais e regionais, busca-se um modelo de governança equilibrado e voltado para o bem-estar social e o progresso econômico.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD258694932600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258694932600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:20:35.447 - PL073325
EMC 356/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.356/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. Dê-se ao inciso III do art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, a seguinte redação:

"Art. 21.....

.....

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;
c) 2 (dois) representantes dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local." (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo **ampliar a representatividade dos trabalhadores** no âmbito do Bloco III, conforme disposto no Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, aprimorando o equilíbrio e a pluralidade no processo deliberativo sobre questões portuárias.

Ao substituir a alínea "c" do referido inciso, de 1 (um) para 2 (dois) representantes dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local, busca-se **reforçar a voz desses profissionais** nas decisões que impactam diretamente o funcionamento e a gestão dos portos públicos. A proposta também se alinha ao princípio da **participação democrática**, valorizando os setores que atuam no cotidiano da atividade portuária.

CD252807156300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252807156300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:20:35.447 - PL073325
EMC 356/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.356/2025

Tal medida se faz especialmente relevante diante dos desafios enfrentados pela mão de obra portuária, cuja complexidade exige maior representatividade no processo de governança das autoridades portuárias, contribuindo para decisões mais equilibradas, justas e efetivas.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD252807156300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252807156300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:00:28.970 - PL073325
EMC 357/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.357/2025

58 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIRr o texto do inciso I do Art.44 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir a redação do inciso I do Art.44, renumerando os demais.

Art. 44. É vedado:

~~I - aos Estados e Municípios legislar sobre regime de exploração portuária; e~~

JUSTIFICATIVA

A supressão do inciso "I - aos Estados e Municípios legislar sobre regime de exploração portuária" é justificada com base na melhor técnica legislativa, visto que a vedação já está explicitamente prevista no Art. 22, inciso X, da Constituição Federal, que dispõe: "Compete privativamente à União legislar sobre: X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial".

Manter tal dispositivo redundante no texto legal seria desnecessário, uma vez que a Constituição já disciplina de maneira clara a exclusividade legislativa da União sobre o tema. Assim, a sua supressão contribui para uma redação mais enxuta, objetiva e alinhada aos princípios da simplicidade e da clareza que norteiam a elaboração de normas jurídicas.

Além disso, a eliminação dessa duplicidade evita interpretações equivocadas ou a impressão de que há sobreposição de competências, fortalecendo a coerência do ordenamento jurídico e garantindo maior segurança normativa.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD257111089900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257111089900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:01:41.427 - PL073325
EMC 358/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.358/2025

59 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o texto do caput Art.82 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.82, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 82. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, bem como as condições operacionais por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização."

JUSTIFICATIVA

A modificação do texto do artigo 82 encontra seu fundamento na doutrina da "facilidade essencial" (Essential Facilities), que reconhece que determinadas infraestruturas possuem caráter indispensável para a realização de atividades econômicas fundamentais. Nesse contexto, os portos representam facilidades essenciais para o comércio exterior, sendo cruciais para a movimentação eficiente de mercadorias e a integração econômica internacional.

A competência atribuída à Antaq para disciplinar as condições de acesso e operacionais às instalações portuárias autorizadas, em caráter excepcional, busca garantir o equilíbrio entre os interesses de todos os envolvidos. Ao regulamentar a utilização dessas facilidades essenciais por terceiros, assegura-se a funcionalidade e acessibilidade das infraestruturas, evitando práticas anticompetitivas ou abusivas por parte do titular da autorização.

Ademais, a intervenção regulatória visa também mitigar as dificuldades operacionais que possam surgir quando o titular da autorização restringe ou compromete o acesso de interessados às instalações portuárias. Nesse cenário, a atuação da agência reguladora se revela indispensável para assegurar o cumprimento da função social das facilidades essenciais, promovendo a concorrência leal e o desenvolvimento econômico sustentável.

A remuneração adequada ao titular da autorização, prevista no artigo, é um mecanismo que busca preservar os direitos deste, evitando prejuízos financeiros e incentivando investimentos contínuos na melhoria das infraestruturas portuárias. Dessa forma, a regulação da Antaq equilibra os direitos dos titulares e o acesso justo para terceiros, harmonizando interesses diversos e garantindo o cumprimento das normativas aplicáveis.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD250572138700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250572138700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:04:29.093 - PL073325
EMC 359/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.359/2025

61 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR inciso VIII do Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o inciso VIII do Art.3º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

JUSTIFICATIVA

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD250168664500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250168664500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 15:07:08.210 - PL073325
EMC 360/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.360/2025

62 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUIR inciso XIII ao Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir o inciso XIII do Art.4º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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:
[...]

"XIII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica que possuam instalações em complexos portuários para atuarem na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica."

JUSTIFICATIVA

O inciso XIII visa promover a integração estratégica entre os setores educacional e portuário, incentivando as instituições da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica a desempenharem um papel ativo na formação e qualificação de trabalhadores portuários. Essas instituições, conforme estabelecido pela Lei nº 11.892/2008, têm como finalidade ofertar educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com foco no desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Ao direcionar esforços para a formação inicial e continuada de trabalhadores em portos, esse dispositivo busca atender às demandas específicas de capacitação, aperfeiçoamento, especialização e atualização profissional, fundamentais para enfrentar os desafios e acompanhar as inovações do setor portuário. O incentivo às instituições situadas em complexos portuários ou em suas proximidades facilita a oferta de cursos e programas adaptados às necessidades operacionais e tecnológicas do setor, fortalecendo a mão de obra local e promovendo maior competitividade e eficiência nas operações.

Além disso, a iniciativa contribui para o alinhamento da formação profissional às demandas do mercado, estimulando o desenvolvimento de competências técnicas e científicas que beneficiam tanto os trabalhadores quanto os próprios portos. Isso reforça a articulação entre educação, ciência, tecnologia e trabalho, assegurando a relevância da Rede Federal na qualificação de cidadãos aptos a atuar de forma eficaz e inovadora nos diversos setores da economia.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253506765200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253506765200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 361/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.361/2025

20 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XXIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências, suprimindo o termo "armazenagem" do inciso XXIII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º Para os fins desta Lei,

consideram-se: [..]

XXIII - Contrato de Passagem: instrumento contratual oneroso que confere ao interessado o direito de acesso a áreas do porto público, arrendadas ou sob gestão da autoridade portuária, para o desenvolvimento de atividades relacionadas à movimentação de mercadorias destinadas ou provenientes diretamente do transporte aquaviário;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de modificação do texto, pela supressão do termo "armazenagem" no inciso, fundamenta-se na necessidade de aprimorar a técnica legislativa e assegurar maior precisão terminológica. O termo "armazenagem", ao ser incluído no contexto do inciso, poderia gerar interpretações que extrapolam o objetivo principal do dispositivo, ampliando seu alcance de forma desnecessária e potencialmente conflitante com outros instrumentos contratuais ou normativos que tratam da atividade de armazenamento.

O inciso em questão refere-se à "movimentação de mercadorias", atividade essencialmente vinculada ao direito de passagem, conforme definido no âmbito da infraestrutura portuária. A inclusão do termo "armazenagem" tenderia a confundir os limites entre movimentação e estocagem de mercadorias, atividades que possuem regulamentações e estruturas contratuais distintas dentro do setor portuário.

Ao suprimir o termo "armazenagem", busca-se assegurar maior clareza, coerência e objetividade ao texto legislativo, alinhando-o às boas práticas de redação normativa. A modificação contribui para evitar ambiguidades interpretativas e reforça a segurança jurídica, respeitando os princípios da especificidade e da não redundância, previstos na técnica legislativa.

Dessa forma, a supressão do termo promove um texto mais claro e adequado ao contexto pretendido, assegurando que o dispositivo atenda à sua finalidade sem gerar interpretações equivocadas ou sobreposições normativas.

.....

CD255316561100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255316561100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Sala da Comissão, de de 2025

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 361/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.361/2025

CD255316561100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255316561100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 15:10:03.957 - PL073325
EMC 362/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.362/2025

63 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUIR Parágrafo Único ao Art.51 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir Parágrafo Único ao Art.51, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas de categorias profissionais diferenciada dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD259623400700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259623400700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:21:39.107 - PL073325
EMC 363/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.363/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. O Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar acrescido dos seguintes artigos:

"Art. 13-A - Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I. Guarda Portuária: estrutura organizacional da autoridade portuária, composta por Guardas Portuários, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade;

II. Guarda Portuário: agente público concursado para o cargo ou emprego público específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III-Vigilância privada: empresa especializada em prestação de segurança privada contratada mediante licitação (terceirizada) com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias.

IV– Atividades de Segurança Portuária: conjunto de ações e procedimentos, exercidos pela Guarda Portuária, que visam a preservar a integridade das pessoas, bens, operações e atividades portuárias, bem como a orientação e fiscalização do trânsito portuário, através da prevenção às infrações penais e administrativas na área portuária, observando-se a competência dos demais órgãos e o Estudo de Avaliação de Riscos - EAR e o

CD257050715300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257050715300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:21:39.107 - PL073325
EMC 363/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.363/2025

Plano de Segurança Portuário - PSP aprovados pela Conportos.

V -Atividades de vigilância: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sob a supervisão da Guarda Portuária, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.
VI –Unidade de Segurança da Autoridade Portuária: estrutura funcional composta pela Guarda Portuária e pelos serviços de vigilância orgânico ou terceirizado, destinada à execução das atividades de segurança e vigilância no porto organizado. A Guarda Portuária constitui o núcleo técnico e hierárquico superior desta unidade, sendo responsável pelo planejamento, supervisão, coordenação e execução das ações de segurança portuária, consoante ao previsto nesta Lei. Os serviços de vigilância, embora integrantes da unidade, atuam sob supervisão direta da Guarda Portuária, caso seja terceirizado, com foco no auxílio ao controle de acesso e a proteção patrimonial, conforme diretrizes estabelecidas pela Autoridade Portuária e observadas as competências legais.
VII –Representação da Unidade de Segurança da Autoridade Portuária: para fins de representação da Autoridade Portuária nas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CESPORTOS, nos Conselhos de Segurança Pública e em demais instâncias de articulação institucional, a expressão "Unidade de Segurança da Autoridade Portuária" refere-se exclusivamente à Guarda Portuária, em razão de sua natureza pública, técnica e estratégica, conforme previsto nesta Lei.

Art. 13-B - Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I *– Participar da elaboração e implementação, cumprir*

CD257050715300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257050715300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:21:39.107 - PL073325
EMC 363/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.363/2025

e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II - *Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;*

III - *Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;*

IV - *Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;*

V - *Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público e complexo portuário, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;*

VI - *Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública e de fiscalização aduaneira, sempre que requisitado;*

VII - *Promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;*

VIII – Participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

CD257050715300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257050715300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:21:39.107 - PL073325
EMC 363/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.363/2025

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, ANTAQ e demais Autoridades Intervenientes.

§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser

CD257050715300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257050715300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:21:39.107 - PL073325
EMC 363/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.363/2025

desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º - Os agentes de segurança privada (vigilantes/seguranças) estarão sujeitos à supervisão direta da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Serão consideradas adequadas, para os fins desta Lei, as Autoridades Portuárias que, até a data de sua publicação, dispuserem integralmente de unidades de segurança estruturadas, compostas por empregados próprios ou terceirizados, em conformidade com as atribuições estabelecidas no Estudo de Avaliação de Risco (EAR) e no Plano de Segurança Portuária (PSP), ambos devidamente aprovados pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS.

§ 3º - É facultado à Autoridade Portuária a contratação de empresa especializada em segurança privada, com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como no auxílio do controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, respeitado o Plano de Segurança Portuária - PSP e às determinações da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS.

Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – *Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;*

II – *Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as*

CD257050715300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257050715300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:21:39.107 - PL073325
EMC 363/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.363/2025

competências dos demais órgãos intervenientes e entidades integrantes do sistema portuário; e

III - Fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, bem como nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP.

Art. 13-E - Compete à Autoridade Portuária estruturar administrativamente a Guarda Portuária nos seguintes termos:

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor

CD257050715300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257050715300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:21:39.107 - PL073325
EMC 363/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.363/2025

descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) anos na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003.

§ 6º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em consonância com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I - *A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;*

II - *A sua organização, carreira e hierarquia interna;*

III - A manutenção da unidade de segurança e inteligência; e

VI - A manutenção da unidade de ações especializadas" (NR).

JUSTIFICATIVA

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o "CORTÉX" e o "INFOSEG", cuja finalidade de integrar nacionalmente as

CD257050715300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257050715300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:21:39.107 - PL073325
EMC 363/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.363/2025

informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

A presente emenda tem por objetivo garantir a manutenção do efetivo atual da Guarda Portuária, sem criação de novos cargos ou aumento de despesas. Trata-se de uma medida técnica, que visa assegurar a continuidade das atividades de segurança pública nos portos organizados. A proposta não gera impacto financeiro adicional, estando em conformidade com os princípios da responsabilidade fiscal e da continuidade do serviço público.

A Guarda Portuária desenvolve papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD257050715300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257050715300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:12:56.513 - PL073325
EMC 364/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.364/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

63 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUIR Parágrafo Único ao Art.51 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir Parágrafo Único ao Art.51, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas de categorias profissionais diferenciada dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD252313953800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252313953800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:16:46.887 - PL073325
EMC 365/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.365/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

66 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe inciso INCLUIR no Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se inciso V no Art.22, que passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 22. Compete ao CAP:
[...]

"V – Constituir Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso V no Art. 22, que prevê a constituição de um Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, é essencial para a promoção de uma estrutura organizada e eficiente na gestão e desenvolvimento das políticas educacionais voltadas aos trabalhadores portuários.

A criação desse comitê tem como principal objetivo articular esforços entre as diversas instituições e atores envolvidos no setor portuário, promovendo a integração entre as demandas educacionais e as necessidades do mercado de trabalho. Entre os principais motivos que sustentam sua inserção, destacam-se:

a) Coordenação e Planejamento Estratégico: O comitê atuará como órgão coordenador, assegurando o planejamento estratégico das ações educativas e tecnológicas, alinhadas às exigências do setor portuário e às diretrizes nacionais de educação profissional;
b) Fomento à Qualificação Profissional: Com uma gestão centralizada e participativa, será possível promover a ampliação e a qualificação da oferta de programas educacionais específicos para os trabalhadores portuários, alinhando-os às competências requeridas no mercado;
c) Articulação entre Políticas Públicas: A estruturação do comitê permitirá a integração entre políticas de educação, emprego e renda, garantindo maior eficiência na execução de programas que incentivem o desenvolvimento profissional e tecnológico dos trabalhadores;
d) Participação dos Atores Envolvidos: O comitê possibilitará a participação ativa de representantes das instituições de ensino, sindicatos, entidades empresariais e outros atores sociais, promovendo a construção coletiva de soluções que atendam às especificidades do setor portuário;
e) Promoção da Inovação e Tecnologias: O foco do comitê também inclui o incentivo à adoção de tecnologias e metodologias inovadoras no processo de qualificação profissional, preparando os trabalhadores para os desafios e avanços do mercado globalizado.

A constituição do Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos representa, portanto, um marco na estruturação de um modelo educacional eficiente, inclusivo e articulado com as demandas contemporâneas, garantindo melhores oportunidades de desenvolvimento profissional e melhores condições de trabalho para os trabalhadores portuários.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD251129781200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251129781200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:22:59.000 - PL073325
EMC 366/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.366/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Art. 1°. O art. 13 do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

"Art. 13.....

.....

XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, de forma a prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto." (NR)

JUSTIFICATIVA

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante

CD251172929400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251172929400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:22:59.000 - PL073325
EMC 366/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.366/2025

do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o "CORTÉX" e o "INFOSEG", cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

A presente emenda tem por objetivo garantir a manutenção do efetivo atual da Guarda Portuária, sem criação de novos cargos ou aumento de despesas. Trata-se de uma medida técnica, que visa assegurar a continuidade das atividades de segurança pública nos portos organizados. A proposta não gera impacto financeiro adicional, estando em conformidade com os princípios da responsabilidade fiscal e da continuidade do serviço público.

A Guarda Portuária desenvolve papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

CD251172929400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251172929400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci

Apresentação: 13/08/2025 15:18:41.517 - PLO73325
EMC 367/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.367/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

67 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR o parágrafo único do Art.98 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, asatividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir o parágrafo único do Art. 98

~~*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.*~~

JUSTIFICATIVA

A supressão do parágrafo único, que determina a compatibilidade do plano diretor municipal com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto público e com a área autorizada do porto privado, revela clara inconstitucionalidade frente aos arts. 182 e 183 da Constituição Federal. Esses dispositivos asseguram o direito dos Municípios à gestão autônoma do planejamento urbano, por meio do seu plano diretor, instrumento essencial para a ordenação e o desenvolvimento local de forma abrangente, sem subordinação a interesses setoriais específicos.

Ao impor que o planejamento municipal se adeque ao plano portuário, o referido parágrafo único transforma o plano diretor em um dispositivo acessório, subordinado a interesses exclusivamente ligados à atividade portuária. Essa imposição provoca uma desterritorialização da competência municipal, restringindo o poder de legislar sobre o uso do solo e de planejar o desenvolvimento urbano em sua plenitude. Essa limitação interfere diretamente na autonomia dos Municípios, que devem ser livres para articular e conciliar seus objetivos de desenvolvimento urbano de acordo com as peculiaridades e demandas locais.

Assim, a manutenção do dispositivo afronta os princípios constitucionais da autonomia municipal e do planejamento urbano integral, previstos nos arts. 182 e 183 da CF/88, ao vincular o plano diretor a um único setor, em detrimento de uma visão ampla e plural de políticas urbanas. Essa subordinação inviabiliza a aplicação plena da política urbana, restringindo os instrumentos de gestão do espaço e comprometendo a eficácia do ordenamento territorial.

Diante do exposto, a supressão do parágrafo único é medida necessária para preservar a autonomia e o caráter amplo do planejamento municipal, garantindo que o plano diretor continue a refletir os interesses e prioridades da coletividade, conforme estabelecido pela Constituição Federal.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD259495089200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259495089200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 17:50:33.350 - PL073325
EMC 368/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.368/2025

PROJETO DE LEI N.º 733, DE 2025

EMENDA ADITIVA

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

Inclua-se o art. 149-B ao projeto de lei nº 733/2025:

"Art. 149-B. Considera-se válido o conhecimento de embarque originariamente eletrônico, quando emitido no estrangeiro."

J U S T I F I C A T I V A

O Conhecimento de Embarque (Bill of Lading) é um documento fundamental no comércio exterior, com o valor de um contrato que certifica a condição da carga. No entanto, a legislação brasileira é omissa quanto à validade jurídica de documentos nascidos digitais, como o Electronic Bill of Lading (e-BL). Essa lacuna legal gera insegurança e coloca o Brasil em desvantagem, especialmente porque a digitalização dos documentos é uma tendência global que visa maior eficiência e segurança. A falta de um arcabouço normativo contrasta com as práticas dos principais parceiros comerciais do Brasil, que já adotam essa tecnologia.

A implementação do e-BL no país traria benefícios significativos, tanto operacionais quanto econômicos. A digitalização agilizaria processos que atualmente são manuais e demorados, reduzindo custos, eliminando o risco de fraudes e aumentando a segurança nas transações. Países como o Reino Unido e a França já possuem marcos legais para esses documentos eletrônicos.

Sem uma regulamentação clara, o Brasil corre o risco de ver sua competitividade no comércio marítimo ser prejudicada, com o aumento dos custos de frete e o impacto negativo na logística. Por isso, a criação de uma norma que reconheça e regulamente o e-BL é essencial para modernizar o setor portuário brasileiro.

CD256494736700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256494736700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Sala das Sessões, 13 de agosto de 2025.

Deputado Beto Richa - PSDB/PR

Apresentação: 13/08/2025 17:50:33.350 - PL073325
EMC 368/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.368/2025

CD256494736700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256494736700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Apresentação: 13/08/2025 15:26:26.827 - PL073325
EMC 369/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.369/2025

68 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do inciso XXIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso XXXIII passa a vigorar com o seguinte teor:

XXXIII - Integração Porto-Cidade: conjunto de políticas, planos e ações de integração e de cooperação mútua do porto e do município, com a participação da iniciativa privada e dos demais setores da sociedade representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento portuário geradores de impacto no tecido urbano.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A adoção do conceito de Integração Porto-Cidade tem como finalidade estabelecer um conjunto articulado de políticas, planos e ações que promovam a cooperação mútua entre o porto e o município, com o envolvimento da iniciativa privada e dos diversos setores da sociedade. Essa integração fundamenta-se nas diretrizes gerais do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que enfatiza a importância da ordenação e do controle do uso do solo para o desenvolvimento urbano sustentável e para a convivência harmoniosa entre os diferentes setores que compõem o tecido urbano.

Do ponto de vista do ordenamento territorial, o Estatuto da Cidade preconiza a necessidade de um planejamento urbano que evite o surgimento desordenado de empreendimentos e atividades que possam atuar como polos geradores de tráfego. Assim, é imprescindível que tais atividades sejam implantadas somente quando houver a previsão e a implementação de uma infraestrutura compatível, de modo a prevenir congestionamentos e a sobrecarga dos sistemas viários. Essa abordagem também busca mitigar os impactos decorrentes da poluição e da degradação ambiental, assegurando que o crescimento urbano e o desenvolvimento portuário não comprometam a qualidade de vida dos cidadãos.

Além disso, a previsão de mecanismos democráticos de gestão, com a participação ativa da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, é elemento central na formulação, execução e acompanhamento dos planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. Essa participação efetiva assegura a transparência e a corresponsabilidade na tomada de decisões, contribuindo para a prevenção de riscos de desastres e para a promoção de um ambiente urbano seguro e resiliente.

Portanto, a justificativa para o inciso XXXIII – Integração Porto-Cidade repousa na necessidade de se estabelecer uma gestão integrada que alinhe o desenvolvimento portuário com os preceitos do planejamento urbano previsto no Estatuto da Cidade. Dessa forma, busca-se evitar a instalação de atividades sem infraestrutura adequada, reduzir os impactos negativos sobre a mobilidade e o meio ambiente, e garantir a segurança e a qualidade de vida da população, sempre através de uma gestão democrática e participativa.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253331346300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253331346300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:26:50.170 - PL073325
EMC 370/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.370/2025

46 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso I do Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22. Compete ao CAP:

[..]

I – ser ouvido obrigatoriamente e emitindo parecer vinculante sobre:

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do dispositivo que torna obrigatória a emissão de parecer vinculante pelo Conselho de Autoridade Portuária fundamenta-se no disposto no artigo 42 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Tal medida visa garantir maior inserção e vinculação dos Conselhos de Autoridade Portuária no processo decisório das Autoridades Portuárias, promovendo a efetiva contribuição desse órgão consultivo nas questões estratégicas e operacionais dos portos.

De acordo com o mencionado artigo, quando o parecer de um órgão consultivo for obrigatório, ele deverá ser emitido em um prazo razoável, a fim de não comprometer a tramitação dos processos. Além disso, a vinculação ao parecer estabelece maior segurança jurídica nas decisões administrativas, assegurando a harmonização entre os interesses regionais e as diretrizes das políticas públicas portuárias.

Dessa forma, o inciso proposto fortalece o papel do Conselho como ator central no planejamento e desenvolvimento das atividades portuárias, contribuindo para a legitimidade e transparência nas deliberações das Autoridades Portuárias. Sua implementação reforça o compromisso com a eficiência administrativa e com os princípios que regem a atuação da Administração Pública, como legalidade, publicidade e responsabilidade.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD250262665900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250262665900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 17:50:33.350 - PL073325
EMC 371/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.371/2025

PROJETO DE LEI N.º 733, DE 2025

EMENDA ADITIVA

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

Incluam-se o inciso XVI no art. 3º e o art. 47-A ao projeto de lei:

"Art. 3º ……..

……

……

(...)

XVI - incentivo e priorização das economias de escala." (NR)

(...)

"Art. 47-A. Alternativas que proporcionem maior economia de escala da infraestrutura e serviços portuários deverão ser priorizadas nas atividades de planejamento, regulação e outorga." (NR)

J U S T I F I C A T I V A

CD259275451900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259275451900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Apresentação: 13/08/2025 17:50:33.350 - PL073325
EMC 371/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.371/2025

A presente emenda busca conferir maior segurança jurídica às decisões de planejamento e investimento no setor portuário. Atualmente, a ausência de um dispositivo legal que consagra a economia de escala como diretriz de Estado fragiliza os gestores públicos, que se veem expostos a questionamentos de órgãos de controle ao priorizarem projetos de expansão de grandes terminais. Essa vulnerabilidade leva à opção por soluções menos eficientes, como a criação de múltiplos terminais de pequena escala, que, embora menos suscetíveis a contestações, não atendem às necessidades de competitividade do país.

A inclusão da economia de escala no ordenamento jurídico brasileiro como uma política de Estado irá prover o respaldo necessário para que as autoridades regulatórias tomem decisões estratégicas e de longo prazo. Ao estabelecer um critério claro para a priorização de investimentos e projetos, a nova lei de portos permitirá que a gestão pública atue com previsibilidade e em consonância com as melhores práticas internacionais, sem o receio de represálias por parte de órgãos de fiscalização.

A aprovação desta medida é fundamental para romper o ciclo de decisões subótimas e de curto prazo. Ao garantir que as escolhas sobre o futuro da infraestrutura portuária sejam baseadas na eficiência e na competitividade, a proposição contribui para a racionalização dos recursos e para a construção de um ambiente regulatório mais seguro e previsível, essencial para atrair investimentos privados e promover o crescimento sustentável do setor.

Sala das Sessões, 13 de agosto de 2025.

Deputado Beto Richa - PSDB/PR

CD259275451900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259275451900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Richa

Apresentação: 13/08/2025 13:55:05.567 - PL073325
EMC 372/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.372/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA ADITIVA Nº , DE 2025

Acrescente-se o inciso XXXVI ao Art. 13, como também se incluam os Artigos 13-A, 13-B, 13-C, 13-D e 13-E ao presente Projeto de Lei 733/2025, para dispor sobre a Guarda Portuária, com a seguinte redação:

- Acrescente-se o seguinte inciso XXXVI ao Art. 13:

"XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, de forma a prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto." (NR)

- Incluam-se os Artigos 13-A, 13-B, 13-C, 13-D e 13-E:

"Art. 13-A. Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I - Guarda Portuária: estrutura organizacional da autoridade portuária, composta por Guardas Portuários, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade;

II - Guarda Portuário: agente público concursado para o cargo ou emprego público específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III - Vigilância privada: empresa especializada em prestação de segurança privada contratada mediante licitação (terceirizada) com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias.

CD256114011000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256114011000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado da Cunha

Apresentação: 13/08/2025 13:55:05.567 - PL073325
EMC 372/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.372/2025

IV - Atividades de Segurança Portuária: conjunto de ações e procedimentos, exercidos pela Guarda Portuária, que visam a preservar a integridade das pessoas, bens, operações e atividades portuárias, bem como a orientação e fiscalização do trânsito portuário, através da prevenção às infrações penais e administrativas na área portuária, observando-se a competência dos demais órgãos e o Estudo de Avaliação de Riscos - EAR e o Plano de Segurança Portuário - PSP aprovados pela Conportos.

V - Atividades de vigilância: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sob a supervisão da Guarda Portuária, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e o estabelecido no art. 13-B, § 4º, desta Lei.

VI - Unidade de Segurança da Autoridade Portuária: estrutura funcional composta pela Guarda Portuária e pelos serviços de vigilância orgânico ou terceirizado, destinada à execução das atividades de segurança e vigilância no porto organizado. A Guarda Portuária constitui o núcleo técnico e hierárquico superior desta unidade, sendo responsável pelo planejamento, supervisão, coordenação e execução das ações de segurança portuária, consoante ao previsto nesta Lei. Os serviços de vigilância, embora integrantes da unidade, atuam sob supervisão direta da Guarda Portuária, caso seja terceirizado, com foco no auxílio ao controle de acesso e a proteção patrimonial, conforme diretrizes estabelecidas pela Autoridade Portuária e observadas as competências legais.

VII - Representação da Unidade de Segurança da Autoridade Portuária: para fins de representação da Autoridade Portuária nas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CESPORTOS, nos Conselhos de Segurança Pública e em demais instâncias de articulação institucional, a expressão “Unidade de Segurança da Autoridade Portuária” refere-se exclusivamente à Guarda Portuária, em razão de sua natureza pública, técnica e estratégica, conforme previsto nesta Lei.

Art. 13-B. Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I – Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a

CD256114011000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256114011000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado da Cunha

Apresentação: 15/08/2025 13:55:05.567 - PL073325
EMC 372/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.372/2025

Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público e complexo portuário, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º, desta Lei;

VI - Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública e de fiscalização aduaneira, sempre que requisitado;

VII - Promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – Participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

CD256114011000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256114011000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado da Cunha

Apresentação: 13/08/2025 13:55:05.567 - PL073325
EMC 372/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.372/2025

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, ANTAQ e demais Autoridades Intervenientes.

§ 4º Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

Art. 13-C. As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º Os agentes de segurança privada (vigilantes/seguranças) estarão sujeitos à supervisão direta da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º Serão consideradas adequadas, para os fins desta Lei, as Autoridades Portuárias que, até a data de sua publicação, dispuserem integralmente de unidades de segurança estruturadas, compostas por empregados próprios ou terceirizados, em conformidade com as atribuições estabelecidas no Estudo de Avaliação de Risco (EAR) e no Plano de Segurança Portuária (PSP), ambos devidamente aprovados pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS.

§ 3º É facultado à Autoridade Portuária a contratação de empresa especializada em segurança privada, com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como no auxílio do controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, respeitado o Plano de Segurança Portuária - PSP e às determinações da Comissão

CD256114011000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256114011000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado da Cunha

Apresentação: 15/08/2025 13:55:05.567 - PL073325
EMC 372/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.372/2025

Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS.

§ 4º As Autoridades Portuárias que se beneficiarem da faculdade prevista no § 2º deste artigo, caso venham a ser classificadas como Porto Estratégico pela União, são obrigadas, para a sua regular implementação, a constituir, organizar e manter Guarda Portuária própria.

Art. 13-D. Compete à Guarda Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º, desta Lei:

I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e entidades integrantes do sistema portuário; e

III - Fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo único. É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, bem como nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP.

Art. 13-E. Compete à Autoridade Portuária estruturar administrativamente a Guarda Portuária nos seguintes termos:

§ 1º A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º, desta Lei.

CD256114011000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256114011000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado da Cunha

Apresentação: 13/08/2025 13:55:05.567 - PL073325
EMC 372/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.372/2025

§ 3º A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) anos na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003.

§ 6º A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em consonância com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, carreira e hierarquia interna;

III - A manutenção da unidade de segurança e inteligência; e

VI - A manutenção da unidade de ações especializadas;" (NR)

JUSTIFICATIVA

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com

CD256114011000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256114011000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado da Cunha

Apresentação: 13/08/2025 13:55:05.567 - PL073325
EMC 372/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.372/2025

os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o "CORTÉX" e o "INFOSEG", cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil.

É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

A presente emenda tem por objetivo garantir a manutenção do efetivo atual da Guarda Portuária, sem criação de novos cargos ou aumento de despesas. Trata-se de uma medida técnica, que visa assegurar a continuidade das atividades de segurança pública nos portos organizados. A proposta não gera impacto financeiro adicional, estando em conformidade com os princípios da responsabilidade fiscal e da continuidade do serviço público.

A Guarda Portuária desenvolve papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Diante do exposto, propomos a presente emenda aditiva, pelo que contamos com o apoio dos nobres pares desta Comissão Especial, para a aprovação e incorporação desta emenda ao ordenamento jurídico pátrio.

Sala da Comissão, em 13 de agosto de 2025.

Deputado **DELEGADO DA CUNHA**
PP/SP

CD256114011000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256114011000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado da Cunha

Apresentação: 13/08/2025 15:26:50.170 - PL073325
EMC 373/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.373/2025

65 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o caput do Art.11 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do caput do Art.11, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 social e práticas antissindicais nas relações de trabalho portuário e à ordem econômica e práticas anticoncorrenciais correlatas, nos termos do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011."

JUSTIFICATIVA

A inclusão da expressão "condutas lesivas à ordem social e práticas antissindicais nas relações de trabalho" no texto do Art. 11 tem como objetivo reforçar o papel regulador da Antaq na proteção dos direitos trabalhistas, em consonância com os fundamentos constitucionais e os princípios norteadores das legislações relacionadas.

Fundamento Constitucional: Conforme o disposto no Art. 7º da Constituição Federal de 1988, os trabalhadores são titulares de direitos que objetivam a melhoria de sua condição social, abrangendo o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho, além da proteção contra práticas discriminatórias e antissindicais. A inclusão do termo busca assegurar que esses direitos sejam preservados nas relações de trabalho no âmbito portuário, promovendo um ambiente justo e equilibrado.

Adicionalmente, o Art. 170 da Constituição Federal de 1988 estabelece que a ordem econômica deve ser fundamentada na valorização do trabalho humano e deve garantir a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social. A coibição de práticas lesivas à ordem social do trabalho, especialmente as práticas antissindicais, está alinhada com esse princípio, ao proteger os trabalhadores contra abusos que comprometem sua dignidade e bem-estar.

Conexão com a Legislação Setorial: Os portos, enquanto integrantes do Sistema Nacional de Viação, possuem papel estratégico no desenvolvimento social, conforme estabelecido no Art. 4º, III, da Lei nº 10.233/2001. Assim, garantir relações de trabalho equilibradas e livres de práticas antissindicais no âmbito portuário contribui para a promoção do desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional, além de fortalecer a função social dos portos.

A diretriz para os transportes aquaviários e terrestres, conforme o Art. 11, I, da Lei nº 10.233/2001, também destaca que o gerenciamento da infraestrutura e operação desses transportes deve ser regido pelo princípio de promover o desenvolvimento social. Ao prever o combate a condutas lesivas à ordem social e práticas antissindicais, o texto da emenda reforça a vinculação entre a proteção dos direitos dos trabalhadores e os objetivos do desenvolvimento social no setor portuário.

gração com a Ordem Econômica: Por fim, as disposições do Art. 36 da Lei nº 29/2011, que tratam das práticas anticoncorrenciais e abusos contra a ordem nômica, complementam o escopo de monitoramento da Antaq. A inclusão da expressão

CD254943055300
Para verificar as assinaturas, acesse http://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254943055300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

proposta amplia a abrangência da fiscalização da Agência Reguladora, promovendo maior equilíbrio nas relações de trabalho e preservando os princípios constitucionais e legais aplicáveis à ordem social e econômica.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Apresentação: 13/08/2025 15:26:50.170 - PL073325
EMC 373/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.373/2025

CD254943055300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254943055300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:26:57.297 - PL073325
EMC 374/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.374/2025

60 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe ADICIONAR o §1º ao Art.83 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Adicione-se §1º ao Art.83, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§1º A abertura da Chamada Pública ou manifestação de interessado em obter autorização para instalação portuária devem, previamente, comprovar que há demanda suficiente de movimentações portuárias do respectivo complexo portuário a ser atendida pela nova instalação e que esta proporcionará aumento de capacidade destinada ao atendimento da demanda, com demonstrativo que evidencie que as melhorias operacionais ou a ampliação da superestrutura nas instalações existentes não são suficientes para atender à demanda prevista no horizonte do planejamento setorial do complexo."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do §1º tem como objetivo alinhar os requisitos para abertura de chamada pública ou obtenção de autorização de instalação portuária ao planejamento estratégico setorial, em conformidade com os princípios estabelecidos no Plano Mestre. Esse dispositivo visa assegurar que o aumento de capacidade para atendimento à demanda seja realizado de maneira eficiente e sustentável, observando as etapas progressivas definidas pelo Plano Mestre, que priorizam: melhorias operacionais, expansão da superestrutura existente e, somente em último caso, a implantação de novas infraestruturas.

A exigência de comprovação por parte dos interessados de que as alternativas iniciais — melhorias operacionais e ampliação da superestrutura — são insuficientes para atender à demanda prevista no horizonte do planejamento setorial do complexo portuário reforça a necessidade de um planejamento integrado e evita a realização de investimentos desnecessários ou excessivos em novas instalações. Essa abordagem favorece a racionalização dos recursos e a otimização das estruturas existentes, contribuindo para a eficiência operacional e a preservação ambiental no setor portuário, bem como a evitar manifestações de interessados que visam, somente, a obtenção de autorização de instalações não exequíveis.

Ao condicionar a autorização para a construção de novas instalações portuárias a uma análise técnica fundamentada, o dispositivo promove transparência, previsibilidade e segurança jurídica, elementos indispensáveis para o desenvolvimento sustentável do sistema portuário nacional e para a competitividade do Brasil no cenário internacional.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD256207171600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256207171600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:29:47.307 - PL073325
EMC 375/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.375/2025

36 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta, com a redação abaixo, o inciso XVII ao Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

XVII – Redução dos índices de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD254287369700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254287369700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 15:11:11.653 - PL0733325
EMC 376/2025 PL 733325 => PL 733/2025
EMC n.376/2025

69- EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Modifica-se o texto do inciso VII do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 13 .....

VII – planejar e executar as dragagens de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto, com observância ao Plano Nacional de Dragagem.

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e a gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD254787410600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254787410600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:37:28.147 - PL073325
EMC 377/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.377/2025

70 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Modificar o texto do § 1º do artigo 19 do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 19. .....

§ 1º A indicação do representante dos trabalhadores a que alude o *caput* deste artigo será feita pelo bloco dos trabalhadores do conselho de autoridade portuária (CAP).

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.

Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a *ADI 1.940*, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

O STF também se posicionou, em decisões como a *ADI 4.679*, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a participação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.

Portanto, a prática dos sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

CD259294033400

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259294033400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:49:13.640 - PL073325
EMC 378/2025 PL 733325 => PL 733/2025
EMC n.378/2025

71 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Modificar o texto do §2º do artigo 20 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. .....

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

JUSTIFICATIVA

A adoção de natureza deliberativa pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) fundamenta-se na necessidade de fortalecimento da governança participativa e no aprimoramento da eficiência administrativa dos portos organizados. O CAP, enquanto órgão colegiado, é composto por representantes do poder público, da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e da sociedade civil, o que lhe confere legitimidade e pluralidade decisória.

A função deliberativa assegura ao CAP a prerrogativa de tomar decisões vinculativas no âmbito de sua competência, especialmente em matérias relacionadas à gestão portuária, planejamento estratégico, definição de prioridades de investimentos, regulação de tarifas, e diretrizes operacionais. Tal configuração permite maior alinhamento entre os interesses públicos e privados, promovendo decisões mais equilibradas, transparentes e eficientes.

Sob a ótica da governança pública, a atuação deliberativa do CAP contribui para o controle social e institucional das administrações portuárias, garantindo a observância dos princípios da legalidade, eficiência, transparência e participação previstos na Constituição Federal e na legislação infraconstitucional, como a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).

Portanto, conferir ao CAP natureza deliberativa é medida essencial à consolidação de um modelo de gestão portuária moderna, descentralizada e comprometida com o interesse público e com a competitividade do setor portuário nacional.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD251278841400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251278841400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:52:02.773 - PL073325
EMC 379/2025 PL 733325 => PL 733/2025
EMC n.379/2025

73 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Modificar o texto do inciso I do artigo 100 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 100. .....

I – empregados públicos e servidores da autoridade portuária ou administração portuária admitidos na forma do artigo 37, II, da Constituição Federal.

JUSTIFICATIVA

A realização de concurso público para provimento de empregos públicos está devidamente respaldada pelo artigo 37, inciso II, da Constituição Federal de 1988, que estabelece: "***A investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração".***

Conforme entendimento consolidado do Supremo Tribunal Federal (STF), as *empresas públicas e sociedades de economia mista, inclusive suas subsidiárias, sujeitam-se à obrigatoriedade de concurso público para contratação de pessoal. Esse entendimento foi reafirmado no julgamento da *Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 2.135*, quando o STF declarou inconstitucional norma que permitia a contratação sem concurso: "***As empresas públicas e sociedades de economia mista que explorem atividade econômica estão sujeitas ao princípio do concurso público para admissão de pessoal, nos termos do art. 37, II, da Constituição Federal. (ADI 2.135/DF, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Tribunal Pleno, j. 16.06.2020, DJe 29.10.2020)"***

Esse posicionamento reafirma que o regime jurídico dessas entidades, ainda que submetidas a normas de direito privado em alguns aspectos, deve respeitar os princípios constitucionais da Administração Pública, como legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Além disso, a presente iniciativa visa suprir a necessidade de recomposição e/ou ampliação do quadro funcional da entidade, em razão de vacâncias, expansão de atividades ou reestruturação organizacional. A adoção do concurso público garante a seleção objetiva e impessoal de candidatos, conforme os critérios de mérito e competência técnica, assegurando maior eficiência e legitimidade na prestação dos serviços públicos.

Portanto, a abertura de concurso público configura-se não apenas como um imperativo legal e constitucional, mas como medida essencial de governança, controle e transparência administrativa.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD251540962500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251540962500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:53:25.483 - PL073325
EMC 380/2025 PL 73325 => PL 733/2025
EMC n.380/2025

72 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Modificar o texto do artigo 21, III, “c” do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 21. .....
III **.....**
c) dois representantes dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício na autoridade portuária ou administração portuária local**.**

JUSTIFICATIVA

A composição paritária do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é fundamental para garantir uma governança equilibrada, transparente e democrática na gestão dos portos organizados. A paridade assegura a representação equitativa entre os trabalhadores portuários.

Esse modelo promove a participação ativa e igualitária dos diversos atores interessados nas decisões estratégicas e operacionais que impactam diretamente o desenvolvimento do porto, o ambiente de negócios e a competitividade logística. Além disso, favorece o diálogo, o consenso e a corresponsabilidade na definição de políticas, projetos e investimentos, contribuindo para a eficiência, sustentabilidade e desenvolvimento regional.

A paridade também fortalece o controle social e a legitimidade das decisões do CAP, ao evitar a predominância de interesses específicos em detrimento do interesse coletivo. Trata-se, portanto, de um princípio que reflete o espírito colaborativo necessário para o bom funcionamento do sistema portuário nacional.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD258102136800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258102136800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:53:25.483 - PL073325
EMC 381/2025 PL 73325 => PL 733/2025
EMC n.381/2025

74 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o inciso XII do artigo 7º do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 7º .....

~~"XII – conceder portos públicos".~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD255469521200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255469521200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:21:58.857 - PL073325
EMC 382/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.382/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DEPUTADO TIÃO MEDEIROS

PROJETO DE LEI Nº 733 DE 2025

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

EMENDA Nº

(Do Sr. Tião Medeiros)

Modifica a redação dos arts. 52 e 53 Projeto de Lei nº 733/2025, que altera a Lei nº 12.815/13, de 5 de junho de 2013.

Os artigos 52 e 53 do Projeto de Lei nº 733/2025 passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 52. Caberá à Antaq estabelecer as premissas para precificação do ativo portuário e fixação do valor do arrendamento, considerando-se:

.....

e

VI - resultados e níveis de serviços esperados.

§1º A precificação das áreas públicas e, quando aplicável, de seus ativos, é etapa preparatória da fase competitiva da licitação pela exploração da área e do ativo públicos, não devendo ser utilizada como parâmetro vinculante para a execução contratual.

§2º A exploração do ativo portuário se dá por conta e risco do arrendatário, observando-se a alocação de riscos do contrato de arrendamento.

Art. 53.....
.....

§ 2º A permanência do arrendatário na área, conforme previsto no § 1º deste artigo, estará condicionada a manifestação de interesse do titular do contrato de

CD256876473800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256876473800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

Apresentação: 13/08/2025 15:21:58.857 - PL073325
EMC 382/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.382/2025

arrendamento em até 24 meses do termo contratual e será concedida observando-se:

I - garantia de continuidade das atividades portuárias;
II - atendimento a níveis mínimos de movimentação de carga;
III - conformidade com o PDZ; e
VI - histórico de adimplemento contratual do interessado.

§ 3º O poder concedente poderá, mediante requerimento do arrendatário, promover a unificação de contratos de arrendamento de um mesmo titular, observando-se:

I - A incorporação das áreas envolvidas ao contrato de maior relevância econômica; e

II – Que o prazo de vigência do contrato unificado será o maior prazo de vigência remanescente dos respectivos contratos. (NR)

Justificativa

A presente emenda visa aprimorar o marco regulatório do setor portuário, com foco na eficiência, segurança jurídica e atração de investimentos, sem prejuízo do interesse público. As alterações propostas buscam:

- Estabilidade e Incentivo a Investimentos: A prorrogação dos contratos de arrendamento assegura ao bom arrendatário a continuidade da exploração do ativo público, desde que comprovado o atendimento a critérios de eficiência, movimentação mínima de carga e conformidade com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Tal previsão estimula investimentos de longo prazo, evitando rupturas desnecessárias na operação portuária.
- Eficiência na Gestão do Ativo Público: A nova redação do art. 52 estabelece critérios objetivos para precificação do ativo, desvinculando-a de parâmetros rígidos na fase executiva e priorizando a análise de resultados e níveis de serviço. Isso permite maior flexibilidade na gestão portuária, sem abrir mão da transparência e da competitividade.

Em síntese, as mudanças promovem um ambiente regulatório moderno, que equilibra eficiência administrativa, estímulo à competitividade e preservação do interesse público, em linha com as demandas do setor portuário nacional. Ainda, prestigiam a eficiência do ativo e os altos níveis de serviço, permitindo aos bons arrendatários a permanência na área do porto organizado.

Não menos importante, a nova redação do § 3º do art. 53 permite a justa unificação dos contratos de arrendamento portuários, contribuindo para uma melhor utilização dos

CD256876473800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256876473800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

ativos portuários a partir da incorporação de diferentes áreas, maximizando a sinergia entre diversos terminais e diferentes cargas.

Sala da Comissão, de agosto de 2025.

Deputado **Tião Medeiros**
(PP/PR)

Apresentação: 13/08/2025 15:21:58.857 - PL073325
EMC 382/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.382/2025

CD256876473800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256876473800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

Apresentação: 13/08/2025 15:59:20.800 - PL073325
EMC 383/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.383/2025

76 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o inciso IX do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 13 .....

~~"IX – conceder, facultativamente, canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários nos limites do porto organizado, nos termos da regulamentação da Antaq";~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD258748930400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258748930400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 16:00:26.197 - PL0733325
EMC 384/2025 PL 733/2025 => PL 733/2025
EMC n.384/2025

77 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o inciso XXIX do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 13 .....

~~" XXIX – realizar, facultativamente, a terceirização da administração de unidades do porto".~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização, uma vez que a lógica dos empresários é auferir lucro, ao passo que o poder público busca apenas manter e ampliar as condições estruturais a bem de toda a sociedade.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253905434300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253905434300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 15/07/2025 16:01:46.683 - PL073325
EMC 385/2025 => PL 733/2025
EMC n.385/2025

78 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o § 2º artigo 19 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 19. .....

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

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.
Não por outra razão, o legislador definiu o artigo 10 da Constituição Federal, com a seguinte redação: **"É assegurada a participação dos trabalhadores e empregados nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação".**

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.
Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a *ADI 1.940*, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

O STF também se posicionou, em decisões como a *ADI 4.679*, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de stração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a ação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos omissos internacionais do Brasil.

CD253142068600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri
https://www.camara.leg.br/autenticacao-assinatura-eletronica/CD253142068600

Apresentação: 13/08/2025 09:46:46.683 - PL073325
EMC 385/2025 PL 733/2025
EMC n.385/2025

Portanto, a prática de os sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253142068600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253142068600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 15:24:35.070 - PL073325
EMC 386/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.386/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DEPUTADO TIÃO MEDEIROS

PROJETO DE LEI Nº 733 DE 2025

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

EMENDA Nº , 2025
(Do Sr. Tião Medeiros)

O §3º do art. 8º, o § 1º do artigo 80 e o art. 148 do Projeto de Lei nº 733/2025 passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º.....

§3º - Cabe exclusivamente à Antaq outorgar o direito de uso de área molhada vinculado à autorização para exploração de atividade portuária fora de poligonais de portos organizados, vedando-se qualquer cobrança à título de direito de uso.

Art. 80.....

§ 1º O interessado em autorização de porto privado deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento e cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição da área em terra, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

Suprima-se o § 2º

Art. 148.....

"Art. 18. .....

§ 6º B – O espaço físico em águas públicas, a que se refere o § 2º, na área da poligonal do porto organizado será gerido e cedido diretamente pela autoridade portuária; quando integrar poligonal de instalação portuária autorizada, a cessão se dará diretamente pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, por meio do mesmo instrumento de outorga da autorização, sem cobranças adicionais à autorizatária." (NR)"

Justificativa

CD251397215700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251397215700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

Apresentação: 13/08/2025 15:24:35.070 - PL073325
EMC 386/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.386/2025

A presente emenda visa aprimorar o marco regulatório do setor portuário, com foco na desburocratização, economia e celeridade dos procedimentos administrativos para outorga de autorização às instalações portuárias privadas.

Um dos gargalos para a celebração dos contratos de adesão de novas instalações portuárias privadas é a apresentação do termo de cessão de uso onerosa, documento que permite a utilização, pelo autorizatário, da área molhada contígua à sua instalação portuária, conhecida como espelho d'água.

O referido termo de cessão é firmado com a Secretaria do Patrimônio da União (SPU), a qual exige o pagamento de preço público pela utilização do espaço físico em águas públicas, cuja destinação é de sua competência.

No entanto, o próprio procedimento para assinatura do termo de cessão de uso onerosa é permeado de litigiosidade entre os autorizatários e o referido órgão da Administração Pública, que divergem sobre a legalidade/possibilidade da cobrança pelo uso do espelho d'água.

Além da própria demora usual da instrução dos processos na SPU, a tramitação dos pedidos de regularização do uso do espelho d'água em que o autorizatário pleiteia a isenção do referido pagamento têm condução ainda mais demorada.

Nesse contexto, o compartilhamento de competências entre a SPU e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é fundamental para a assinatura do contrato de cessão de uso onerosa dos espelhos d'água juntamente com os demais procedimentos de outorga de autorização para instalações portuárias privadas, mantendo-se a reponsabilidade da SPU apenas para emissão da certidão de disponibilidade do espaço sobre águas.

Dessa forma, o termo de cessão de uso onerosa do espaço físico em águas públicas seria celebrado pelas partes – interessado e ANTAQ – ao final da etapa de viabilidade locacional do empreendimento portuário, a partir da certidão de disponibilidade que já é emitida pela SPU. Comprovada a desocupação do espelho d'água, à ANTAQ caberia a formalização da cessão do respectivo espaço.

Finalizado o procedimento de outorga com a cessão de uso onerosa firmada com a ANTAQ e interveniência da SPU, a essa última caberia o registro em seu sistema da ocupação do espaço em águas, dado que é de sua competência a organização da utilização do patrimônio da União.

Sala de Sessões, ...de agosto de 2025.

Deputado **Tião Medeiros**
(PP/PR)

CD251397215700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251397215700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

Apresentação: 13/08/2025 16:02:46.907 - PL073325
EMC 387/2025 PL 073325 => PL 733/2025
EMC n.387/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

79 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o texto do §1º do artigo 20 do Projeto de Lei nº 733/2025,

"Art. 20. .....

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

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD256673032300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256673032300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 16:04:10.520 - PL073325
EMC 388/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.388/2025

80 - EMENDA SUBSTITUSTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda SUBSTITUTIVA do inciso XXXI do Art.13 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Substitua-se o disposto n o inciso XXXI do Art.13, para passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 13. Compete à autoridade portuária:

[...]

XXXI- prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária, inserindo-a na estrutura organizacional da empresa pública ou sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da expressão ***"... inserindo-a na estrutura organizacional da empresa pública ou sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público"*** no inciso XXXI justifica-se pela necessidade de incorporar de forma integrada o apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária ao núcleo decisório da entidade gestora do porto.

Ao alinhar o apoio técnico e administrativo à estrutura organizacional da entidade responsável, garante-se que esse suporte não opere de maneira isolada ou externa, mas seja parte intrínseca do processo de gestão e tomada de decisões. Essa integração promove uma atuação harmoniosa entre os diferentes setores, possibilitando que o Conselho de Autoridade Portuária tenha acesso a informações, tecnologia, e expertise de forma contínua e alinhada aos objetivos estratégicos da gestão portuária.

Em síntese, a presença dessa expressão no inciso XXXI é fundamental para consolidar um modelo de gestão integrado e robusto, capaz de fomentar a excelência operacional, a transparência e a inovação na exploração e administração dos portos públicos. Essa medida, portanto, não só fortalece o papel do Conselho de Autoridade Portuária como também assegura que as decisões e ações estejam alinhadas às demandas contemporâneas de governança e desenvolvimento sustentável.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD252267207900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252267207900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 16:05:35.840 - PL073325
EMC 389/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.389/2025

81 - EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.98, caput do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda SUBSTITUTIVA do Art.98, caput que passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 98. O poder público municipal deverá indicar, quando da manifestação obrigatória sobre a consulta do poder concedente previamente à celebração de contrato de concessão, arrendamento ou autorização, de forma clara e objetiva, se sua resposta é:

I - incondicionada;
II - condicionada ao cumprimento dos parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor e pelo Estatuto da Cidade; ou
III - negada

§ 1º. Quando condicionada, as restrições deverão ser incorporadas como compromissos contratuais nos respectivos instrumentos:
a) contrato de concessão;
b) contrato de arrendamento; ou
c) contrato de adesão, conforme aplicável.

§ 2º. A integração das condicionantes referidas no § 1º aos contratos mencionados será de responsabilidade do poder concedente, assegurando o cumprimento integral das normas urbanísticas vigentes.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta do Art. 98 fundamenta-se nos princípios estabelecidos pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.256/2001), que orientam a ordenação e o controle do uso do solo em prol do desenvolvimento urbano sustentável e da proteção dos interesses coletivos. Ao exigir que o poder público municipal se manifeste previamente — de forma clara e objetiva — quanto à aprovação, condicionamento ou negação em consulta à implantação de contratos de concessão, arrendamento ou autorização, este dispositivo garante que a decisão administrativa considere os parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor e pelo próprio Estatuto, instrumentos essenciais para a definição de políticas urbanas coerentes e integradas.

Quanto ao aspecto da ordenação compatível dos usos do solo, ao indicar de forma explícita se a autorização é incondicionada, condicionada ou negada, o Art. 98 cria um mecanismo eficaz para impedir a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes. Essa segregação de funções urbanas minimiza conflitos de vizinhança, evitando, por exemplo, a instalação de atividades industriais junto a áreas residenciais, assegurando que a implantação de novos empreendimentos esteja em conformidade com o ordenamento belecido pelo Plano Diretor. Dessa forma, reforça-se a necessidade de uma gestão torial que equilibre as demandas sociais, econômicas e ambientais da cidade.

CD256554965100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256554965100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 16:05:35.840 - PL073325
EMC 389/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.389/2025

Sobre a Prevenção de problemas de mobilidade urbana, a imposição de condicionantes com base no Plano Diretor atua como instrumento preventivo contra a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a devida previsão e implementação de infraestrutura adequada. Essa medida visa evitar a sobrecarga das vias urbanas e garantir que o impacto no sistema de mobilidade seja devidamente mitigado, mantendo a fluidez do trânsito e a segurança dos cidadãos. Assim, os compromissos contratuais incorporados, tanto em contratos de concessão quanto nos demais instrumentos, passam a integrar requisitos indispensáveis para a compatibilização dos fluxos urbanos e a promoção de um ambiente seguro e organizado.

Na mitigação de riscos e proteção da população, ao incorporar nas condicionantes o respeito às normas urbanísticas vigentes, o dispositivo também atua na redução da exposição da população a riscos de desastres, como inundações, deslizamentos ou outros eventos adversos que possam advir de uma ocupação irregular ou precarizada do solo. A previsão de critérios rigorosos evita a implementação de empreendimentos em áreas de risco, promovendo um ambiente urbano resiliente e capaz de proteger o bem-estar dos cidadãos. Essa abordagem preventiva é crucial para que o poder público exerça sua função regulatória de forma efetiva, alinhada aos preceitos do Estatuto da Cidade.

No tema da participação e transparência na gestão urbana, ao exigir a realização de audiências públicas – envolvendo o Poder Público municipal e a população interessada – para empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população, o Art. 98 reforça o princípio da participação democrática. Este processo de consulta e deliberação possibilita que os impactos sejam analisados de forma coletiva, garantindo maior transparência e o engajamento da sociedade na construção de soluções compatíveis com os interesses da comunidade. Dessa forma, há um amplo debate que contribui para a construção de políticas públicas mais justas e eficazes.

Em síntese, o Art. 98 representa um avanço significativo na gestão dos usos do solo, pois alia o rigor do planejamento urbano às necessidades contemporâneas de segurança, sustentabilidade e participação social, atendendo de maneira plena aos preceitos do Estatuto da Cidade e promovendo o desenvolvimento harmonioso e ordenado do município.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD256554965100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256554965100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 16:07:37.847 - PL073325
EMC 390/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.390/2025

82 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda ADITIVA do inciso XIII no Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda ADITIVA do inciso XIII no Art.4º, passa a vigorar com o seguinte teor:

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:

[...]

XIII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica próximas ou na área de influência das instalações portuárias para que atuem na pesquisa aplicada para soluções técnicas e tecnológicas às demandas, na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A transformação da matriz energética dos navios, aliada ao acelerado processo de mudanças tecnológicas digitais, impõe um cenário de desafios e oportunidades sem precedentes para o setor portuário. Nessa nova realidade, torna-se imprescindível a integração entre o meio acadêmico e o operacional, garantindo que as inovações e as demandas emergentes sejam atendidas por soluções técnicas e tecnológicas robustas e atualizadas.

A inserção desta diretriz – que incentiva as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica localizadas próximas ou na área de influência dos portos – é uma resposta estratégica para suprir as lacunas existentes na formação e especialização dos trabalhadores.

Ao direcionar esforços para a pesquisa aplicada em contextos que refletem as transformações da matriz energética e o avanço digital, o setor se capacita para adaptar suas operações, reduzir impactos ambientais e aumentar a eficiência logística, acompanhando a evolução tecnológica global.

Além disso, essa abordagem fortalece a formação inicial e continuada dos profissionais, promovendo capacitação, aperfeiçoamento, especialização e atualização em todos os níveis de escolaridade. Assim, os trabalhadores dos portos não apenas se preparam para os desafios técnicos impostos por novas fontes energéticas e sistemas digitais, mas também se posicionam de forma estratégica para contribuir com inovações que potencializam a competitividade e a sustentabilidade do setor.

CD255785633300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255785633300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Essa sinergia entre ensino, pesquisa e prática operacional é fundamental para assegurar que os portos – tanto públicos quanto privados – se adaptem de maneira proativa às transformações que moldam o futuro do transporte marítimo e da economia global.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Apresentação: 13/08/2025 16:07:37.847 - PL073325
EMC 390/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.390/2025

CD255785633300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255785633300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 16:08:57.477 - PL073325
EMC 391/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.391/2025

83 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR o Art.148 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir o Art. 148 que altera o Art.18, §6º da Lei nº 9.636 de 15 de maio de 1988.

~~*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)*~~

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo a supressão do dispositivo constante no § 6º B, o qual estabelece que o espaço físico em águas públicas, mencionado no § 2º, na área da poligonal do porto público, seja gerido e cedido diretamente pela autoridade portuária, e, nos casos de integração à poligonal de portos privados, porto de pequeno porte ou estação de transbordo de mercadorias, pela Antaq. Tal redação contraria o regime jurídico aplicável ao espaço físico em águas públicas, bem como os princípios da administração pública, em especial o da legalidade condicionada.

No Regime Específico dos Bens Públicos Federais, conforme os Arts. 95 e 96 do Decreto-Lei nº 9.760/1946 deixa bem claro, o espaço físico em águas públicas, especialmente aquele contíguo à área terrestre inscrita em regime de ocupação, como no caso dos portos, constitui bem público da União. A gestão desses bens demanda uma abordagem especializada que cabe à Secretaria do Patrimônio da União (SPU), órgão detentor da competência e da expertise necessárias para a administração de tais bens.

Em Previsão Normativa Complementar, o Art. 18, §7º, da Lei nº 9.636/1998, bem como a Portaria SPU/ME nº 5.629, de 23 de junho de 2022, reforçam a necessidade de que a gestão e a cessão do espaço físico em águas públicas ocorram sob o regime da legalidade condicionada. Isto é, somente poderão ser realizadas mediante o cumprimento estrito dos procedimentos legais e administrativos próprios da SPU, assegurando a transparência, a segurança jurídica e a preservação do patrimônio público.

A proposta de alteração legislativa traz intrínseco o grave equívoco de tentar legalizar uma incompatibilidade de competências tanto a autoridade portuária quanto da agência reguladora (Antaq) que possuem atribuições voltadas para a regulação e operacionalização das atividades portuárias, não sendo dotadas da especialidade de gestão patrimonial que compete à SPU. A alteração pretendida pelo dispositivo desvirtua a função precípua da SPU, ao tentar transferir essa competência para organismos alheios à sua área de atuação e, pior, sem a mínima estrutura técnico-jurídica para decidir sobre a cessão desse bem público.

CD252285765600

cluindo, a legalidade condicionada e risco de arbitrário, ao delegar a gestão e cessão do ıço físico em águas públicas aos entes mencionados, o dispositivo ignora os rígidos edimentos estabelecidos para a administração desses bens, previstos na legislação específica Portaria SPU/ME nº 5.629/2022. Essa alteração, sem a devida experiência e especialização,

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

pode configurar uma ilegalidade administrativa, confundindo as funções de regulação portuária com a gestão do patrimônio público.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Apresentação: 13/08/2025 16:08:57.477 - PL073325
EMC 391/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.391/2025

CD252285765600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252285765600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 16:10:17.323 - PL073325
EMC 392/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.392/2025

84 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR o Art.146 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir o Art. 146 que acrescenta o Art.18-A, à Lei nº 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."*~~

JUSTIFICATIVA

O dispositivo previsto no Art. 18-A, que condiciona a atuação do Departamento de Estudos Econômicos à provocação pelas Agências Reguladoras, restringe a autonomia do órgão e impede o livre exercício de suas funções, conforme estabelecido pela Lei nº 12.259/2011. Ao impor que a promoção da concorrência só poderá ocorrer mediante a iniciativa das Agências Reguladoras, o referido dispositivo compromete a capacidade proativa do Departamento de Estudos Econômicos.

Essa condição interfere diretamente nas prerrogativas contidas no Art. 19, incisos I, VI e VIII, que asseguram ao órgão, de forma autônoma, a responsabilidade de:

- Promover a concorrência sobre propostas de alterações de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços, submetidos a consulta pública pelas agências reguladoras e, quando pertinente, a análise dos pedidos de revisão de tarifas e das minutas (Art. 19, I);
- Propor a revisão de atos normativos da administração pública federal, estadual, municipal e do Distrito Federal que afetem ou possam afetar a concorrência em diversos setores econômicos (Art. 19, VI); e
- Encaminhar representação ao órgão competente para a adoção das medidas legais cabíveis quando identificados atos normativos de caráter anticompetitivo (Art. 19, VIII).

Ademais, o condicionamento imposto pelo Art. 18-A contrairia os princípios da autonomia e independência administrativa, uma vez que a promoção da concorrência e a revisão normativa são funções estratégicas que demandam atuação imparcial e desimpedida por parte do Departamento de Estudos Econômicos.

Portanto, a manutenção do Art. 18-A no PL 722/2025 apresenta-se incompatível com o ***ethos*** de independência e proatividade que deve nortear a atuação do órgão, limitando-o a uma postura reativa em detrimento da necessária intervenção proativa para a promoção de um ambiente econômico mais competitivo e justo.

Assim, a supressão do referido dispositivo é imprescindível para que a Secretaria de Acompanhamento Econômico/Departamento de Estudos Econômicos possa exercer plenamente suas funções, sem condicionamentos que fragilizem sua efetividade e a consecução dos objetivos normativos estabelecidos pela legislação.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD254340030700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254340030700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:19:47.610 - PL073325
EMC 393/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.393/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se nova redação ao inciso V do Art. 4º do Projeto de Lei nº 733, de 2025:

"Art. 4º.....

.....

V – garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei nº 733/2025 flexibiliza a garantia da modicidade de preços prevista na Lei nº 12.815/2013, ao estabelecer apenas um "estímulo" à modicidade de preços, o que se mostra subjetivo e insuficiente para assegurar que os usuários tenham acesso a preços justos e acessíveis pelos serviços prestados.

Além disso, verifica-se o enfraquecimento das prerrogativas relacionadas à publicidade das tarifas e preços, bem como à garantia de qualidade das atividades oferecidas.

A manutenção do texto vigente da Lei dos Portos, que

CD254604848600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254604848600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:19:47.610 - PL073325
EMC 393/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.393/2025

assegura a modicidade e a publicidade das tarifas, a qualidade dos serviços e a efetividade dos direitos dos usuários, é essencial para resguardar os interesses dos consumidores.

Trata-se de um instrumento de proteção que pode servir de fundamento em ações judiciais para coibir cobranças abusivas na prestação dos serviços do setor.

Diante da relevância desta proposta, conto com o apoio dos pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES
(PP-RJ)

CD254604848600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254604848600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 16:11:20.563 - PL073325
EMC 394/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.394/2025

85 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto Art.20, caput, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto o texto do Art.20, caput que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. Será instituído, em cada porto público e/ou complexo portuário, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

J U S T I F I C A Ç Ã O

A instauração do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) em cada porto público e/ou complexo portuário responde à necessidade de um organismo consultivo e deliberativo que promova uma gestão integrada e colaborativa dos portos, especialmente quando se encontram reunidos em um mesmo cluster. Essa medida é fundamental para enfrentar desafios comuns e capitalizar oportunidades que beneficiem não apenas cada porto individualmente, mas toda a região portuária.

Assim, o Fomento à Cooperação e à Integração dos portos situados em clusters compartilham uma realidade operacional e estratégica semelhante, onde os desafios – como infraestrutura, segurança, competitividade e sustentabilidade – costumam ser interdependentes. Ao instituir o CAP, cria-se um fórum permanente para o intercâmbio de experiências e a harmonização de procedimentos. Esse espaço de diálogo facilita a cooperação mútua, permitindo que as melhores práticas sejam disseminadas e que haja maior sinergia nas ações de desenvolvimento regional.

A busca pelo Aperfeiçoamento da Gestão e da Tomada de Decisões com a criação de um órgão consultivo e deliberativo proporciona a consolidação de uma estrutura de governança que auxilia na elaboração e execução de políticas portuárias eficazes. Com a participação de especialistas e representantes dos diversos segmentos do setor, o CAP contribui para uma tomada de decisão mais democrática e fundamentada, o que resulta em ações mais assertivas e alinhadas com as necessidades específicas de cada porto ou complexo portuário.

Cada vez mais a Transparência e Responsividade nas Ações promove maior transparência na gestão dos portos ao envolver múltiplos atores na supervisão e no acompanhamento das atividades. Essa transparência gera confiança e possibilita a implementação de mecanismos de controle social, essenciais para a responsabilização dos gestores públicos. Além disso, a existência de um órgão colegiado agiliza a resposta a eventuais crises ou oportunidades, garantindo que as medidas adotadas sejam oportunas e bem fundamentadas.

Portanto, a Integração de Políticas Públicas e Desenvolvimento Econômico Regional, ao articular as estratégias de gestão entre os portos de um mesmo cluster, o CAP se torna um elo vital entre as políticas públicas e a prática operacional. Essa

CD257367533500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257367533500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 16:11:20.563 - PL073325
EMC 394/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.394/2025

integração não apenas amplia a eficiência dos serviços portuários, mas também potencializa o impacto econômico das atividades portuárias na região. Por meio dessa colaboração, é possível maximizar o volume de movimentação, estimular investimentos e gerar empregos, promovendo o desenvolvimento econômico e o fortalecimento da competitividade regional.

Em síntese, a instituição do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) justifica-se pela necessidade de criar um ambiente de colaboração estratégica, onde a troca de informações e a deliberação conjunta possam elevar o patamar de eficiência e inovação dos portos públicos. Esse organismo se apresenta, portanto, como um instrumento essencial para a modernização e a integração do setor portuário, colocando os portos em uma posição de vantagem para responder aos desafios contemporâneos e impulsionar o desenvolvimento regional.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD257367533500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257367533500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 16:37:45.670 - PL073325
EMC 395/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.395/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

75 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

Suprime-se o inciso XI do artigo 7º do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 7º .....

~~"XI - autorizar a concessão de canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários".~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD255324660600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255324660600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:06.923 - PL073325
EMC 396/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.396/2025

88 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "h)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "h)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

h) a apresentação das demonstrações financeiras dos portos públicos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "h)" – que estabelece a apresentação das demonstrações financeiras dos portos públicos – fundamenta-se na necessidade de reforçar os princípios da transparência e da accountability na gestão dos portos. Essa medida visa assegurar que a administração portuária se conduza com o mais elevado grau de clareza na divulgação de suas informações financeiras, permitindo o acompanhamento efetivo por parte dos órgãos de controle, dos usuários do serviço e da sociedade.

Ao garantir o acesso sistemático e periódico às demonstrações financeiras, fomenta-se uma cultura de prestação de contas que contribui para a identificação precoce de eventuais inconsistências e para o aprimoramento dos mecanismos internos de controle. Essa transparência fortalece a confiança dos stakeholders e viabiliza a implementação de políticas públicas mais eficazes, refletindo, assim, o compromisso dos portos públicos com a boa governança e com a integridade na administração dos recursos.

Em síntese, o aditamento da alínea "h)" promove a eficiência administrativa e o controle social, integrando os valores democráticos e contribuindo para o desenvolvimento sustentável do setor portuário, por meio do rigor no monitoramento e na divulgação dos dados financeiros. Essa iniciativa representa, portanto, um avanço significativo na gestão dos portos públicos e no fortalecimento dos mecanismos de accountability.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD253299800300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253299800300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:06.923 - PL073325
EMC 397/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.397/2025

89 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "g)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "g)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

g) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Ambiental Portuária;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "g)" – que prevê a elaboração e execução, no âmbito local e/ou regional, da Política Ambiental Portuária – justifica-se pela necessidade de integrar, de forma ampla e sistemática, os instrumentos de gestão ambiental aos processos decisórios do setor portuário. Esta medida reconhece o papel estratégico do Conselho de Autoridade Portuária na definição de diretrizes que permitam um gerenciamento eficaz dos impactos ambientais decorrentes das atividades portuárias.

Os portos, por sua natureza complexa e multifacetada, possuem a obrigação de elaborar inventários de Aspectos Ambientais Significativos, os quais são instrumentos essenciais para identificar, quantificar e priorizar as fontes de impacto ambiental. Tais inventários constituem a base para a implementação de ações mitigadoras e corretivas, bem como para o aprimoramento contínuo dos sistemas de gestão ambiental. Assim, permitir que o Conselho se manifeste sobre a Política Ambiental Portuária fortalece a interação entre os setores operacionais, técnicos e de planejamento, garantindo que as medidas adotadas reflitam as reais necessidades e desafios ambientais do setor.

Ademais, a participação do Conselho em todas as fases – desde a concepção até a execução – da Política Ambiental Portuária promove sinergia entre os interesses estratégicos do setor e o compromisso institucional com a sustentabilidade. Essa integração não só aprimora o monitoramento dos impactos ambientais, mas também assegura maior transparência, previsibilidade e governança, condições fundamentais para o desenvolvimento sustentável da atividade portuária.

Em síntese, o aditamento da alínea "g)" fortalece o princípio da participação democrática e do diálogo entre os diversos stakeholders, alinhando as práticas portuárias com as exigências ambientais contemporâneas e reforçando a

CD259447603900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259447603900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

importância dos instrumentos de gestão ambiental, como os inventários de Aspectos Ambientais Significativos.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Apresentação: 13/08/2025 20:24:06.923 - PL073325
EMC 397/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.397/2025

CD259447603900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259447603900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:20:12.003 - PL073325
EMC 398/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.398/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 13 do Projeto a seguinte redação:

"Art. 13. .....

.....

.

II - submeter ao ministério competente proposta de revisão da poligonal do porto, sempre acompanhado de parecer do Conselho de Autoridade Portuária;

III - elaborar e submeter o PDZ ao ministério competente, após a aprovação do Conselho de Autoridade Portuária;

IV - estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto (REP) e das hidrovias, observadas as diretrizes do ministério competente, submetendo-o previamente à aprovação do Conselho de Autoridade Portuária;

V - editar a estrutura tarifária, propor e arrecadar os valores relativos à sua atividade, observada a regulamentação da Antaq, sempre acompanhado de parecer do Conselho de Autoridade Portuária;

.....

.

VII - planejar e executar as dragagens de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto, com observância ao Plano Nacional de Dragagem, segundo as definições técnicas estabelecidas pelo Conselho de Autoridade Portuária, 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, acompanhada

CD258713197900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258713197900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:20:12.003 - PL073325
EMC 398/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.398/2025

de manifestação do Conselho de Autoridade Portuária;

IX - conceder, facultativamente, canais de acessos aquaviários, rodoviários e ferroviários nos limites do porto público, nos termos da regulamentação da Antaq e do Regulamento de Exploração do Porto (REP);

.....
.

XV - celebrar os contratos de transição, de uso temporário e de passagem, em consonância com o PDZ do porto e observada a regulamentação da Antaq;

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

.....
.

XIX - estabelecer o horário de funcionamento do porto, segundo o Regulamento de Exploração do Porto (REP), observadas as diretrizes do ministério competente;

.....
.

XXVIII - propor ao ministério competente a abertura de capital social da empresa de economia mista, mantido o controle acionário, sempre acompanhado de parecer do Conselho de Autoridade Portuária;

.....
.

XXXI - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária, incluindo a disponibilização de instalações físicas e recursos humanos, segundo as necessidades estabelecidas por este;

.....
.

XXXVI – disponibilizar instalações e áreas para o desenvolvimento das atividades do OGMO, segundo as diretrizes estabelecidas pelo Conselho de Autoridade Portuária.

....."

JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a alteração de texto no art. 13 do Projeto de Lei 733, de 2025, para incluir a participação do Conselho de Autoridade Portuária nas competências atribuídas à Autoridade Portuária, além da inclusão de mais um dispositivo (inciso XXXVI) sobre disponibilização de instalações portuárias para que o OGMO exerça suas atividades no porto.

CD258713197900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258713197900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:20:12.003 - PL073325
EMC 398/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.398/2025

A atual redação do art. 13, ao tratar das competências da Autoridade Portuária, não faz referência ao Conselho de Autoridade Portuária, cujo parecer é indispensável nas situações indicadas nos dispositivos.

Importa registrar que a própria redação do art. 16 do PL 733/2025 estabelece que "*a proposta de revisão da poligonal do porto e do PDZ deverá ser obrigatoriamente apresentada ao Conselho de Autoridade Portuária, sob pena de nulidade*".

Além disso, o CAP, conforme art. 20 do PL em voga, tem representação de diversos blocos que atuam nas atividades portuárias: representantes do poder público, representantes das operações portuárias privadas, representantes dos trabalhadores e representantes dos usuários, o que o torna um órgão democrático e de relevância ímpar no setor, sendo o ambiente adequado para as discussões acerca das diversas competências da Autoridade Portuária indicadas no art. 13 em questão.

Desse modo, as alterações propostas nesta Emenda somente compatibilizam a redação dos incisos mencionados à importância do Conselho de Autoridade Portuária para o setor.

Da mesma forma, a atual redação do inciso IX apenas fez referência à regulamentação da ANTAQ, deixando de constar a referência às normas do Regulamento de Exploração do Porto. Considerando que o PL confere a devida importância ao REP, este deve ser mencionado também no referido inciso.

O inciso XVI traz como competência da Autoridade Portuária "*pré-qualificar os operadores portuários*", quando se entende que a expressão correta seria "*habilitar os operadores portuários*", notadamente porque após a pré-qualificação não existe uma qualificação ou uma pós-qualificação.

A Autoridade Portuária habilita o operador e este fica disponível ao mercado para atuar na prestação dos serviços portuários. Sugere-se, desse modo, a correção da atecnica do termo "pré-qualificar" para "habilitar".

No inciso XIX faltou a referência ao Regulamento de Exploração do Porto – REP, considerando que o PL confere a devida importância ao referido normativo.

CD258713197900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258713197900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:20:12.003 - PL073325
EMC 398/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.398/2025

Sugere-se, por fim, que se inclua o inciso XXXVI, suprindo lacuna na legislação atual sobre o apoio administrativo necessário das Autoridades Portuárias aos OGMOs, que são entidades sem fins lucrativos criadas pela lei para realizar a gestão da mão de obra do trabalho portuário.

Diante do exposto, entende-se que as alterações apresentadas na presente emenda vêm a aperfeiçoar o Projeto, razão pela qual se roga o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13028

CD258713197900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258713197900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:24:06.923 - PL073325
EMC 399/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.399/2025

90 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "j)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "j)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

j) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "j)" – que prevê que o Conselho de Autoridade Portuária seja ouvido a respeito da elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos – fundamenta-se na essencial necessidade de aliar o desenvolvimento do setor portuário às melhores práticas internacionais de gestão de saúde e segurança ocupacional. Em particular, a adoção dos princípios estabelecidos pela ISO 45001 – norma internacional para sistemas de gestão de saúde e segurança ocupacional – assegura a implementação de controles rigorosos, a mitigação de riscos e a promoção de um ambiente de trabalho mais seguro e saudável para os trabalhadores.

A ISO 45001 enfatiza a importância de um sistema de gestão que integre a participação ativa dos colaboradores, a liderança comprometida e a melhoria contínua, propiciando a identificação preemptiva de riscos e a implementação de medidas preventivas eficazes. Ao orientar a Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional dos Portos segundo tais diretrizes, garante-se que as práticas de segurança e prevenção estejam em consonância com os padrões internacionais, promovendo não somente a proteção dos trabalhadores, mas também a eficiência operacional e a resiliência do setor portuário.

Ademais, a participação do Conselho de Autoridade Portuária nesse processo reafirma o compromisso com a transparência, o diálogo e a responsabilidade na definição e execução das políticas setoriais. Essa medida fortalece a governança e contribui para a formação de uma cultura organizacional orientada para a segurança, fatores decisivos para a prevenção de acidentes e para a melhoria contínua dos ambientes de trabalho.

síntese, o aditamento da alínea "j)" reflete a integração de diretrizes reconhecidas nacionalmente com os interesses estratégicos no âmbito portuário, evidenciando o

CD259139740600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259139740600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

compromisso com a excelência na gestão de saúde e segurança ocupacional, conforme estabelecido pela ISO 45001.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Apresentação: 13/08/2025 20:24:06.923 - PL073325
EMC 399/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.399/2025

CD259139740600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259139740600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:06.923 - PL073325
EMC 400/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.400/2025

91 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "i)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "i)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

III - propor:

[...]

i) alterações nas políticas aplicáveis local e/ou regionalmente do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; da Política Ambiental Portuária e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "i)" – que atribui ao Conselho de Autoridade Portuária a prerrogativa de propor alterações nas políticas aplicáveis local e/ou regionalmente do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; da Política Ambiental Portuária; e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos – fundamenta-se na necessidade de ampliar e aprofundar a participação dos órgãos consultivos na definição e aprimoramento das diretrizes estratégicas que regem o setor portuário.

Essa medida visa responder ao dinamismo e às transformações que impactam o ambiente portuário, promovendo a atualização contínua das políticas que, por sua natureza, devem acompanhar as inovações tecnológicas, as mudanças nas demandas do mercado e a evolução dos desafios ambientais e de segurança. Ao facultar que o Conselho proponha alterações nesses instrumentos normativos, garante-se a incorporação de práticas inovadoras e o alinhamento das diretrizes locais e regionais com a estratégia nacional, fortalecendo a competitividade e a sustentabilidade do setor.

Ademais, a inclusão desse aditamento reforça o compromisso com os princípios da transparência e da governança participativa, permitindo que os diversos stakeholders – que atuam na operação, na educação, na gestão ambiental e na segurança digital dos portos – contribuam para a construção de uma política setorial robusta e adaptada às realidades específicas de cada região. Essa integração de competências e saberes é essencial para que os portos se modernizem e se adequem a um cenário global em constante evolução.

CD255060463200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255060463200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Por fim, o aditamento da alínea “i)” representa um avanço na articulação entre as esferas de gestão e execução das políticas públicas portuárias, demonstrando o compromisso com a melhoria contínua dos processos e a construção de um ambiente operacional seguro, eficiente e sustentável.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Apresentação: 13/08/2025 20:24:06.923 - PL073325
EMC 400/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.400/2025

CD255060463200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255060463200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:20:22.207 - PL073325
EMC 401/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.401/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 17 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a seguinte redação:

> "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 habilitados."

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo em questão se refere, em sua redação original, a operadores portuários como pré-qualificados.

Entende-se que a menção correta deve ser "operadores portuários habilitados", notadamente porque após a pré-qualificação não existe uma qualificação ou uma pós-qualificação.

A Autoridade Portuária habilita o operador e este fica disponível ao mercado para atuar na prestação dos serviços portuários.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13028

CD258737041700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258737041700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:24:06.923 - PL073325
EMC 402/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.402/2025

92 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe ADITAR inciso V no Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar inciso V no Art.22, que passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 22. Compete ao CAP:
[...]

V – Constituir Comitê Gestor, no plano local e/ou regional, da execução da Política de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Ambiental Portuária e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos.

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso VI no dispositivo normativo tem como objetivo central a **constituição de Comitês Gestores** no plano local e/ou regional para a execução de políticas fundamentais relacionadas à educação profissional, infraestrutura portuária, sustentabilidade ambiental e segurança da informação nos portos. Esses comitês desempenham um papel estratégico na governança e na articulação interinstitucional, garantindo a implementação eficaz das diretrizes previstas.

A justificativa para essa medida se sustenta nos seguintes pontos:

1. Gestão Integrada da Educação Profissional e Tecnológica
O setor portuário demanda trabalhadores altamente qualificados, e a educação profissional e tecnológica é essencial para garantir competitividade e eficiência operacional. A criação de um comitê gestor assegura que a política de qualificação seja adaptada às necessidades locais e regionais, promovendo itinerários formativos alinhados às exigências do mercado.

2. Acompanhamento da Execução do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária
A dragagem é um elemento crucial para a infraestrutura dos portos e hidrovias, garantindo a manutenção da profundidade e acessibilidade para operações logísticas. A presença de um comitê gestor regional fortalece o acompanhamento das intervenções, assegurando a aplicação eficiente dos recursos e a execução dentro dos padrões técnicos exigidos.

3. Fortalecimento da Política Ambiental Portuária
Os impactos ambientais das atividades portuárias exigem uma governança robusta para garantir sustentabilidade. A criação de um comitê gestor permite ações coordenadas para implementar medidas de mitigação, promover boas práticas ambientais e garantir conformidade com legislações ambientais em nível local e regional.

4. Segurança da Informação nos Portos
Com o avanço da digitalização das operações portuárias, a **Política Nacional de Segurança da Informação** se torna um fator estratégico na proteção de dados, sistemas e processos sensíveis. A atuação do comitê gestor assegura que medidas de segurança cibernética sejam implementadas adequadamente, protegendo infraestruturas críticas contra vulnerabilidades tecnológicas.

ticulação de Esforços Locais e Regionais

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251795969300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

CD251795969300

Apresentação: 13/08/2025 20:24:06.923 - PL073325
EMC 402/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.402/2025

A descentralização da gestão por meio dos comitês locais e regionais fortalece a governança participativa, permitindo que as decisões sejam tomadas de forma mais ágil e ajustadas às demandas específicas de cada região portuária. Essa articulação promove maior eficiência na implementação das políticas públicas e no monitoramento de seus impactos.

Dessa forma, a constituição do Comitê Gestor no plano local e regional assegura uma abordagem coordenada e eficaz na execução das políticas mencionadas, fortalecendo a gestão portuária, garantindo melhores condições de trabalho e impulsionando o desenvolvimento sustentável do setor.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD251795969300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251795969300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:06.923 - PL073325
EMC 403/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.403/2025

93 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR a alínea "f)" do Inciso IV do Art.21 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir a alínea "f" do Inciso IV do Art. 21 do PL 733/2025

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

[...]

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

[...]

~~*f) 1 (um) representante da praticagem.*~~

JUSTIFICATIVA

A retirada da representação da praticagem como parte do Bloco IV dos usuários dos serviços portuários no Conselho de Autoridade Portuária (CAP) fundamenta-se na natureza da atividade desempenhada pelos práticos e sua regulamentação específica. A praticagem consiste em um serviço essencial de orientação e manobra das embarcações realizado por profissionais especializados, enquadrando-se como uma atividade profissional de aquaviário, conforme disposto na Lei nº 9.537/1997, em seus arts. 2º, *II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional*; e *XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;*

Dessa forma, os práticos não se caracterizam como usuários do porto, mas sim como trabalhadores aquaviários que prestam um serviço técnico às embarcações, garantindo segurança na navegação e na atracação nos portos brasileiros. Esse entendimento sustenta a exclusão de sua representação no bloco destinado aos usuários, uma vez que a participação no CAP deve refletir os interesses daqueles que contratam e utilizam diretamente os serviços portuários, como armadores, operadores portuários e demais entidades afins.

Além disso, a supressão reforça a adequação da composição do CAP às categorias corretamente identificadas como usuárias dos serviços portuários, evitando interpretações equivocadas sobre a função da praticagem dentro desse contexto. Os práticos possuem um papel essencial na segurança da navegação, mas sua atuação é regulada separadamente e não se encaixa na definição de usuário do porto.

Portanto, a revisão do Art. 21, suprimindo a representação da praticagem no bloco dos usuários, busca garantir maior coerência na estrutura do CAP e na representatividade de seus membros, alinhando-se aos princípios de regulação profissional e às normas estabelecidas para a atividade portuária.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD250839946300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250839946300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:06.923 - PL073325
EMC 404/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.404/2025

94 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto Art.21, caput, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do Art.21, caput que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A supressão da expressão "do porto público" do caput do Art. 21 é medida necessária para garantir a coerência e a clareza do ordenamento jurídico, evitando contradições interpretativas com o Art. 20 e seu §1º. Conforme o Art. 20, "será instituído, em cada porto público, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP)", definindo de forma abrangente a criação do CAP em cada unidade portuária pública. Já o §1º esclarece que, quando o porto público integrar um complexo portuário, o CAP pertencerá ao complexo, o que evidencia a sistemática de organização aplicável a diferentes configurações administrativas.

A manutenção da expressão "do porto público" no Art. 21 cria uma redundância desnecessária e pode gerar ambiguidades quanto à abrangência e à competência do CAP. Isso ocorreria se a instituição fosse indevidamente concebida como exclusiva de um porto isolado, desconsiderando a possibilidade da integração deste em um complexo portuário, conforme previsto no §1º do Art. 20.

Portanto, a supressão dessa expressão resulta em um texto legislativo mais coeso e tecnicamente adequado, harmonizando as disposições normativas e assegurando que o CAP seja instituído de modo uniforme, independentemente de o porto público estar isolado ou inserido em um complexo portuário. Essa medida contribui para a melhor técnica legislativa, promovendo segurança jurídica e evitando interpretações conflitantes.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD256939235900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256939235900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:20:33.630 - PL073325
EMC 405/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.405/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 19 do Projeto a seguinte redação:

"Art. 19. .....

.....

.

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 19 do projeto deve especificar qual o Bloco do Conselho de Autoridade Portuária tem prerrogativa de indicação de membro para o Conselho de Administração na vaga destinada a representante da classe empresarial, de modo a se evitar interpretações equivocadas.

O CAP é composto por quatro blocos, sendo o Bloco II relativo à classe empresarial, de modo que nada mais adequado do que atribuí-lo expressamente a prerrogativa de indicar o seu respectivo representante.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

CD255511527300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255511527300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 406/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.406/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

95 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe ADITAR o Inciso VI ao texto Art.22, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar o inciso VI ao texto do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VI – Deliberar sobre voto de desconfiança de diretor da Autoridade Portuária quando evidenciados indícios e fundamentadas razões que indiquem incompatibilidade de conduta ou desempenho com os interesses estratégicos e administrativos da instituição, cuja proposição deve ser motivada por relatório circunstanciado dos fatos e das razões que justificam a medida, demonstrando indícios de descumprimento dos deveres inerentes ao cargo, garantido o exercício do contraditório e da ampla defesa."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do inciso "VII" visa consolidar os mecanismos de controle e a transparência na Administração da Autoridade Portuária, reforçando os princípios de boa governança e responsabilização dos gestores. Ao facultar a deliberação sobre o voto de desconfiança do Diretor da Autoridade Portuária, quando existentes indícios e fundamentadas razões que indiquem incompatibilidade de conduta ou desempenho com os interesses estratégicos e administrativos da Instituição, assegura-se que a gestão executiva permaneça alinhada com os objetivos institucionais e que qualquer desvio de conduta ou ineficiência seja prontamente identificado e corrigido.

Esta medida confere ao órgão deliberativo a prerrogativa de avaliar e, quando necessário, tomar providências em situações de possível inadequação do desempenho do Diretor, garantindo que a continuidade administrativa esteja subordinada a padrões de excelência, transparência e eficiência. Assim, o voto de desconfiança atua como um instrumento de verificação e, subsidiariamente, como um mecanismo corretivo, que reflete a confiança e o rigor na condução das políticas e operações da Autoridade Portuária.

Além disso, tal dispositivo reforça a responsabilidade dos dirigentes, estabelecendo que sua permanência no comando depende não só dos resultados operacionais, mas também de uma conduta compatível com os interesses estratégicos e a boa gestão administrativa da Instituição. Dessa forma, o inciso "VII" não só contribui para a proteção do patrimônio público e a consolidação de um ambiente de gestão ética, mas também promove a confiança dos usuários e demais stakeholders na governança da Autoridade Portuária.

A aplicação deste dispositivo assegura, portanto, a integridade do processo decisório e o respeito às melhores práticas de administração pública, configurando-se como uma ferramenta essencial para o aprimoramento contínuo da gestão e para o fortalecimento institucional.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251749866200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

CD251749866200

Apresentação: 13/08/2025 18:19:09.513 - PL073325
EMC 407/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.407/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DEPUTADO TIÃO MEDEIROS

PROJETO DE LEI Nº 733 DE 2025

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

EMENDA ADITIVA Nº , 2025
(Do Sr. Tião Medeiros)

Inclua-se, onde couber, os seguintes artigos ao Projeto de Lei nº 733, de 2025:Texto propondo nova redação à Lei nº 12.815/2013:

"Art,XX O poder concedente poderá, por requerimento de instalação portuária interessada, realizar processo de conversão de arrendamento de bem público, a partir da retirada da área da poligonal do porto organizado, assinatura de instrumento de cessão onerosa do bem e autorização para atividade de exploração de instalação portuária localizada fora de porto organizado, desde que presente interesse público fundamentado.

§ 1º O processo de conversão de que trata o caput será iniciado com o protocolo de requerimento por instalação portuária interessada, em que a mesma deverá apresentar os benefícios econômicos potencialmente gerados.

§ 2º A ANTAQ deverá se manifestar em prazo de 60 (sessenta) dias, prorrogáveis por até 30 (trinta) dias adicionais, opinando sobre a conveniência e oportunidade do requerimento.

§ 3º A instalação portuária requerente terá 10 (dez) dias, improrrogáveis, para se manifestar sobre parecer opinativo da ANTAQ.

§ 4º O poder concedente decidirá, em até 120 (cento e vinte) dias, prorrogáveis por até 30 (trinta) dias, com fundamento no critério de interesse público, garantido o contraditório à instalação portuária interessada.

§ 5º Caso deferido o requerimento, o Poder Concedente adaptará a poligonal do porto organizado em até 30 (trinta) dias, na forma do art. 15 desta Lei. (NR)"

"Art. XX. O processo de conversão de arrendamento de bem público será formalizado por meio de instrumento de cessão onerosa do bem e de contrato de adesão, que conterá as cláusulas previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

CD253463243300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253463243300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

Apresentação: 13/08/2025 18:19:09.513 - PL073325
EMC 407/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.407/2025

Parágrafo único. A instalação portuária que realizar processo de conversão não fará jus a reequilíbrio econômico-financeiro, a contar da data de assinatura do instrumento de autorização. (NR)"

Art. XX. O poder concedente poderá iniciar processo de privatização de área operacional de porto organizado, a partir da retirada da área da poligonal e posterior abertura de processo de alienação do bem público, atendidos os critérios legais e presente interesse público fundamentado.

§ 1º Caso a área a que refere o caput for objeto de contrato de arrendamento, o poder concedente somente poderá iniciar processo de privatização por requerimento do titular, tendo efeitos a partir do decurso do prazo contratual, garantida preferência da arrendatária no processo de alienação do bem público, desde que comprovado o atendimento a todas as obrigações contratuais.

§ 2º O processo de privatização por requerimento de titular de contrato de arrendamento seguirá os trâmites previstos para conversão de arrendamento de bem público." (NR)

JUSTIFICATIVA

As mudanças propostas pretendem estabelecer novas ferramentas possíveis de organização do setor portuário. Com um cardápio mais ampliado de alternativas, o Poder Público terá condições de promover maior liberdade econômica a agentes privados que exploram instalações portuárias. Caso seja demonstrada maior eficiência de suas atividades em atendimento ao interesse público, instalações poderão iniciar procedimento para migração de regime jurídico.

É preciso observar que a alienação de bem imóvel da União é regida pela Lei nº 9.636/98, de modo que eventual venda poderá ocorrer desde que presente o interesse público e atendido o procedimento previsto pelo artigo 23 daquele diploma legal. Nada obstante, a migração de regime jurídico independe dessa etapa, visto que basta sua exclusão da área do porto organizado. Nessa medida, cogita-se da possibilidade de migração de regime com manutenção da propriedade do bem explorado pela União, hipótese em que a cessão de área seria remunerada pelo particular.

Esse novo conjunto de possibilidades é congruente com o planejamento do setor portuário como um todo, incluindo as diferentes hipóteses de desestatização de autoridades portuárias. Um conjunto mais ampliado de alternativas poderá repercutir em modelos específicos para promover maior liberdade do agente privado em cada caso concreto. Em contrapartida, as opções concebidas promoveriam maior risco ao empreendedor, que abdicaria de garantias como a direito a reequilíbrio econômico-

CD253463243300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253463243300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

Apresentação: 13/08/2025 18:19:09.513 - PL073325
EMC 407/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.407/2025

financeiro. Deve-se reforçar que se cuida, apenas de mais possibilidades dentre um rol de opções à disposição para implementação de soluções mais eficientes nos portos brasileiros.

Portanto, nossa emenda tem como objetivos:

I. Possibilitar explicitamente a hipótese de migração de regime, com a exclusão do bem público da poligonal do porto organizado e a respectiva conversão de arrendamento a partir de (i) assinatura de instrumento de cessão onerosa do bem; conjugada com (ii) autorização para atividade econômica de exploração portuária. Isso ocorreria mediante processo administrativo regrado e atento ao interesse público;
II. Explicitar a privatização completa, em que ocorreria, de forma conjugada, a exclusão da área da poligonal e sua alienação, conferindo contrapartida ao Poder Público pela aquisição da área mediante certame;
III. Permitir que a conversão ocorra de forma descasada da alienação, passando por mera retirada da poligonal do porto, com contrapartida proporcionada por instrumento de cessão onerosa regido pela legislação em vigor.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

Deputado **Tião Medeiros**
(PP/PR)

CD253463243300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253463243300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 408/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.408/2025

96 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o §2º do texto do Art.11, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o §2º do Art.11, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§ 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, quando necessária à instrução do processo, consultar outros órgãos ou entidades administrativas isoladamente ou em reunião conjunta, com a participação de titulares ou representantes dos órgãos competentes, lavrando-se a respectiva ata, a ser juntada aos autos no prazo máximo de 90 (noventa) dias.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Conforme o Art. 35 da Lei nº 9.784/1999, que disciplina o processo administrativo na administração federal, os atos praticados devem observar os princípios da eficiência, da razoabilidade e da segurança jurídica. O emprego da palavra "consultar" traz um caráter meramente facultativo ou orientador, fragilizando a atuação do órgão de defesa da concorrência (Cade) frente à ANTAQ, pois não impõe, de forma obrigatória, a integração dos demais entes ou órgãos competentes à instrução do processo.

A supressão desse termo e sua substituição por uma previsão que determine a realização, quando necessária para a instrução processual, de audiência conjunta – com a participação efetiva dos titulares ou de seus representantes e a lavratura de ata a ser juntada aos autos em prazo máximo de 90 dias – visam:

1. Fortalecer a Efetividade do Procedimento: A adoção de uma reunião conjunta torna obrigatória a participação dos órgãos e entidades envolvidos, eliminando a ambiguidade inerente à simples "consulta" e garantindo que todos os elementos probatórios e técnicos sejam colhidos de forma integrada.

2. Assegurar a Segurança Jurídica: Ao substituir o procedimento consultivo por um mecanismo vinculante, reafirma-se o cumprimento rigoroso dos trâmites administrativos, conforme o preceito do Art. 35 da Lei nº 9.784/1999, proporcionando maior transparência e consistência aos atos praticados pelo Cade.

3. Evitar Atrasos e Incertezas na Instrução do Processo: A obrigatoriedade de audiência conjunta, com a respectiva lavratura de ata em prazo determinado, impede que o processo fique sujeito à mera deliberação eventual de outros órgãos, o que pode comprometer a celeridade e a eficácia da tomada de decisão.

4. Reforçar a Autonomia do Cade: A alteração reforça o posicionamento do Cade como órgão de defesa da concorrência, conferindo-lhe prerrogativas que transcendam a mera orientação consultiva, de forma a garantir que sua atuação não seja prejudicada por entraves procedimentais que possam desviar o caráter decisório e integrador do processo.

CD254937064200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 408/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.408/2025

Dessa forma, a supressão da palavra "consultar" e sua substituição pelo procedimento de audiência conjunta, com a devida formalização e prazo fixo para a juntada da ata aos autos, demonstram-se medidas indispensáveis para o aprimoramento e fortalecimento do sistema administrativo aplicado ao controle do exercício abusivo nos serviços portuários.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD254937064200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254937064200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:26:26.523 - PL073325
EMC 409/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.409/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 25 do Projeto a seguinte redação:

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

§ 1º As normas para habilitação 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 habilitação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º deste artigo, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido ao CAP e se ainda mantido tal indeferimento, em novo prazo de 15 (quinze) dias à Antaq, recursos esses que deverão ser apreciados nos prazos de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento."

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo em questão se refere, em sua redação original, a operadores portuários como pré-qualificados.

CD251310074700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251310074700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:26:26.523 - PL073325
EMC 409/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.409/2025

Entende-se que a menção correta deve ser “operadores portuários habilitados”, notadamente porque após a pré-qualificação não existe uma qualificação ou uma pós-qualificação.

A Autoridade Portuária habilita o operador e este fica disponível ao mercado para atuar na prestação dos serviços portuários.

O termo adequado no referido dispositivo dever ser, portanto, “habilitação”.

Do mesmo modo, uma vez que os pedidos são formulados perante a autoridade portuária, para os casos de indeferimento da habilitação, entende-se adequado e conveniente seja oportunizado primeiramente um recurso ao Conselho de Autoridade Portuária – CAP para depois, caso indeferido, seja oportunizado recurso à Antaq.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13028

CD251310074700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251310074700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 410/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.410/2025

97 - EMENDA MODIFITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o texto do incisos XVIII do Art.49, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o inciso XVIII do Art.49 que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 48 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:

[...]

XVIII - à certificação em relação ao comprometimento com práticas sustentáveis de responsabilidade social e responsáveis em relação ao meio ambiente, segurança, saúde e segurança no trabalho e boas práticas de governança corporativa;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação proposta ao inciso XVIII do Art. 49 visa aprofundar o compromisso dos contratos de concessão com a promoção de práticas sustentáveis e de responsabilidade social que incluam, de maneira efetiva, a defesa dos direitos fundamentais dos trabalhadores, com ênfase especial na proteção do direito à maternidade.

Ao exigir a certificação que comprove o comprometimento com ações voltadas ao meio ambiente, à segurança, à saúde e à promoção de boas práticas de governança corporativa, como por exemplo o alinhamento com padrões internacionais que orientam a adoção de sistemas de gestão integrados, como a norma ISO 45001, que estabelece os requisitos para um Sistema de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho (SGSST), e a norma da série NBR ISO 26001. o dispositivo reforça, em especial, a necessidade de um ambiente de trabalho que respeite e valorize a dignidade das trabalhadoras, especialmente no que se refere à maternidade.

Nesse contexto, a modificação não apenas reafirma a importância das práticas sustentáveis do ponto de vista ambiental e corporativo, mas também amplia seu escopo para incluir a criação de condições laborais protetivas. Essa abordagem integradora reconhece que a promoção da responsabilidade social deve abarcar todos os aspectos do ambiente de trabalho, garantindo, entre outras medidas, a oferta de infraestrutura adequada para a proteção da maternidade como, por exemplo, a construção de locais destinados à guarda dos filhos das trabalhadoras durante o período da amamentação que deverão possuir, no mínimo, um berçário, uma saleta de amamentação, uma cozinha dietética e uma instalação sanitária segregados da área de risco.

a infraestrutura é essencial para proporcionar condições seguras e favoráveis que nitam a conciliação das atividades laborais com as necessidades específicas das

CD252612990500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252612990500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 410/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.410/2025

mulheres em período materno, como espaços destinados à amamentação, pausas adequadas e demais adaptações necessárias para preservar a saúde e o bem-estar.

Ao incorporar esse compromisso contratual, o legislador busca incentivar os concessionários a adotarem uma postura proativa, não apenas cumprindo obrigações mínimas, mas investindo na criação de um ambiente de trabalho que efetivamente proteja e sustente o direito à maternidade. A certificação, portanto, torna-se uma ferramenta estratégica para assegurar que as políticas de segurança, saúde e governança corporativa se alinhem com práticas de responsabilidade social que promovam valores humanos essenciais, refletindo uma gestão que prioriza o bem-estar integral das trabalhadoras.

Desta forma, a modificação reforça a ideia de que a sustentabilidade corporativa passa também pela garantia de condições laborais justas e protetivas, contribuindo para a construção de um modelo de gestão que une eficiência operacional a um compromisso real com os direitos humanos, em especial o direito à maternidade. Essa mudança, portanto, representa um avanço significativo na consolidação de uma cultura de governança que coloca a proteção e a promoção da qualidade de vida no centro das relações de trabalho.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD252612990500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252612990500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 411/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.411/2025

98 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso III do Art.100 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências incluindo a atividade de Amarradores de Navios.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso III no Art.10O.

O art. 100.....:

III - (...) e Amarradores de navios.

J U S T I F I C A T I V A

A presente Emenda Modificativa ao inciso III do Artigo 100 do Projeto de Lei nº 733/2025 visa incluir a atividade de amarração e desatracação de navios no rol das tarefas desempenhadas pelos trabalhadores portuários nos portos de uso público, bem como nos de uso privado, especificamente ao lado das categorias de estiva, capatazia e conferência de carga.

A justificativa para esta inclusão reside nos seguintes pontos:

1. ***Natureza Essencial e Especializada da Atividade***: O início da operação de uma embarcação se dá logo após a sua amarração ao cais de um determinado porto e, seu término, com a soltura dos cabos de amarração sendo, inclusive, eventos para a aferição do tempo operacional de navios nos portos. Há uma enorme lacuna jurídica e, o momento de se corrigir pois, atualmente, não ser expresso em Lei a amarração de navios como trabalho portuário, vindo o presente Projeto de Lei adequar-se à realidade das operações portuárias, deixando expresso que os serviços de amarração e soltura dos cabos para a atracação e desatracação de navios são atividades cruciais e especializadas para o funcionamento de todo e qualquer espécie de porto. Tais serviços são explicitamente reconhecidos como serviços de apoio portuário, conforme bem podemos observar nos mais diversos Regulamentos de Exploração dos Portos (REP);

2. ***Existência de Mão de Obra Especializada:*** O Regulamento de Exploração dos Portos (REP), documento fundamental que norteia as operações nos portos de uso público (Art.26, § Único, Lei nº 12.815/2013), e que foi elaborado conforme diretrizes estabelecidas na Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme bem podemos observar no item 8,2

> *8.2 **Utilização das instalações de acostagem e atracação** – Descrição das instalações de atracação e acostagem. – Sistemas de defensas e de cabeços de amarração, suas características técnicas e capacidade de carga. Certificações, quando aplicável. Apetrechos (escadas de marinheiro, arganéis, etc.), tomadas d'água, de combustíveis, de fornecimento de energia elétrica a navios e instalações terrestres. – Eventuais restrições ao uso de*

CD257837810100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257837810100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 411/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.411/2025

propulsores laterais. – ***Condições específicas de utilização das instalações de atracação e acostagem, formas de requisição de uso e de remuneração, quando aplicável****. Identificação de impressos e formulários eletrônicos utilizados.*

Assim, as atividades de amarração e desamarração de navios/embarcações, dentro da área do porto, são realizadas por trabalhadores habilitados à execução e, portanto, demonstrando a existência consolidada de uma **categoria profissional distinta e essencial para essas operações.**

3. ***Requisitos de Qualificação e Segurança***: A atividade de amarração e desamarração quando da desatracação da embarcação exige formação adequada à sua execução, com treinamento e capacitação específica. Como bem podemos observar no procedimento do SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADO dos Portos do Paraná, Norma de Código: PO-APPA-SGI-020[1], reforçando o caráter técnico e de segurança intrínseco à função, justificando sua categorização como trabalho portuário.

   Além disso, as empresas que realizam esses serviços precisam ser credenciadas junto à Autoridade Portuária e atender a rigorosos requisitos de segurança, conforme podemos observar ***in verbis:***

   > *5.5.1.* ***As empresas credenciadas devem garantir que os trabalhadores, próprios ou terceirizados, recebam treinamento sobre utilização, guarda e conservação de EPI's a ser elaborado e realizado pela empresa credenciada****, bem como garantir que utilizem os equipamentos de proteção individual mínimos durante os serviços*
   >
   > ***5.8.3.*** *Todos os trabalhadores das empresas de amarração, desamarração e puxada de navios, que executem essas atividades, deverão ser capacitados para Marítimos ou* ***função inerente às suas atividades****, conforme estabelecido pela Norma da Autoridade Marítima para Aquaviários - NORMAM – 13/DPC.*

   Importante ressaltar para o Regulamento de Exploração do Porto da Vports[2], concessionária portuária privada, por entender a extrema necessidade de qualificação destes profissionais, estabeleceu em seu item 15.3.4 a EXCLUSIVIDADE destes para o exercício das atividades de atracação e desatracação de embarcações.

   > ***15.3.4.*** *A amarração e desamarração de navios/embarcações dentro do porto organizado, será* ***realizada por mão de obra especializada****, a ser* ***executada exclusivamente por amarradores e desatracadores de navios.***

4. ***Inconsistência Conceitual e Operacional***: A exclusão da amarração e desamarração do conceito de trabalho portuário pode gerar inconsistências regulatórias, dado que a sua execução é vital para a movimentação de mercadorias e embarcações. A manutenção de uma equipe mínima de segurança a ser estabelecida em instrumento coletivo do trabalho, com comunicação constante entre a equipe de terra e o prático, evidencia a complexidade e a importância operacional que a atividade possui dentro do porto.

5. Portanto, a inclusão da atividade de amarração e desamarração de navios no Artigo 100, inciso III, do PL 733/2025, junto com as demais categorias de trabalhadores

[1] https://www.portosdoparana.pr.gov.br/sites/portos/arquivos_restritos/files/documento/2025-07/po-appa-sgi-seguranca_na_amarracao_desamarracao_e_puxada_de_navios_rev_06.pdf

[2] https://vports.com.br/wp-content/uploads/2023/07/Regulamento-de-Exploracao-ao-Porto.pdf

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257837810100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri
CD257837810100

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 411/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.411/2025

portuários avulsos (estiva, capatazia, conferência, bloco), assegura o reconhecimento formal de uma função vital e especializada, alinhando a legislação proposta com a realidade operacional e regulatória já existente nos portos brasileiros, conforme os preceitos da Portaria nº 245/2013 da SEP e os procedimentos de segurança em vigor.

6. A natureza especializada, os rigorosos requisitos de qualificação e segurança, a estrutura de equipe organizada e a essencialidade para a movimentação de embarcações tornam a amarração e desamarração uma atividade intrinsecamente ligada à operação portuária, justificando seu reconhecimento formal como tal.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD257837810100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257837810100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:39:08.070 - PL073325
EMC 412/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.412/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao *caput* e ao § 1º do art. 27 do Projeto a seguinte redação:

"Art. 27. As atividades do operador portuário em áreas do porto público estão sujeitas às normas propostas pela Autoridade Portuária, homologadas pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

§ 1º O operador portuário, nas áreas em que atua, é o titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe aprimorar a redação do art. 27 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, para refletir a importância e a natureza democrática do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), conforme estabelecido no art. 20 do PL.

O CAP é composto por representantes de diversos segmentos do setor portuário, incluindo o poder público, operadores portuários privados, trabalhadores e usuários. Essa composição multifacetada o torna o fórum

CD254510939100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254510939100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:39:08.070 - PL073325
EMC 412/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.412/2025

adequado e essencial para a discussão e validação das normas propostas pela Autoridade Portuária, garantindo um processo decisório mais equilibrado e representativo dos interesses de todos os envolvidos.

Além disso, a exclusão da qualificadora "cais de uso público" no § 1º alinha a redação à realidade das operações portuárias, uma vez que a responsabilidade do operador portuário pela coordenação das atividades abrange todas as áreas onde ele atua, e não apenas o cais público. A redação proposta torna a norma mais clara e aplicável de forma abrangente.

Desse modo, as alterações propostas compatibilizam a redação do dispositivo legal com a relevância do Conselho de Autoridade Portuária e otimizam a linguagem jurídica para maior clareza e precisão.

À luz do exposto, contamos com os nobres pares para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13030

CD254510939100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254510939100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 413/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.413/2025

99 - EMENDA MODIFICATIVA E SUPRESSIVA DO PROJETO DE LEI 733/2025 ***que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.***

Altere-se o § 3º do Art. 19 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passará a vigorar com a seguinte redação:

> **"§ 3º** A indicação do representante das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput deste artigo será feita pelos integrantes dos respectivos blocos do Conselho de Autoridade Portuária.
>
> **Suprimam-se** os

~~§ 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.~~

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como escopo **fortalecer a representatividade equitativa** das classes empresarial e trabalhadora no processo de indicação ao conselho da autoridade portuária, ao mesmo tempo em que promove maior objetividade, transparência e eficiência no método de escolha desses representantes.

Ao centralizar a responsabilidade de indicação no Conselho de Autoridade Portuária, conforme proposto no novo § 3º, a medida evita sobreposições burocráticas e disputas político-administrativas, garantindo que os representantes de ambas as classes sejam designados com base em critérios técnico-institucionais, respeitando as especificidades da operação portuária.

A supressão dos §§ 1º e 2º se justifica pela necessidade de **simplificar o processo eleitoral** mencionado, que, embora bem-intencionado, pode incorrer em custos operacionais, questionamentos jurídicos e instabilidade de governança. Ao retirar tais dispositivos, promove-se uma **melhor governança portuária**, mais aderente à realidade das autoridades portuárias e à prática de outros modelos exitosos, nacionais e internacionais.

A proposta também guarda consonância com o princípio da impessoalidade e da economicidade na gestão pública, ao evitar encargos adicionais às empresas públicas e sociedades de economia mista, sem prejuízo da participação dos trabalhadores, que permanece assegurada por esta emenda.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD254686169700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254686169700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:39:20.163 - PL073325
EMC 414/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.414/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 43 do Projeto a seguinte redação:

"Art. 43. Os titulares de terminais portuários arrendados e de contratos de passagem são considerados, para todos os fins, operadores portuários natos e habilitados pela autoridade portuária, sendo dispensados dos procedimentos de pré-qualificação exigidos dos demais operadores portuários."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca estabelecer, de forma mais explícita, que os titulares de contratos de arrendamento de terminais portuários e de contratos de passagem não necessitam se submeter ao processo convencional de habilitação como operadores portuários.

Na realidade, tais arrendatários já foram analisados sob critérios técnicos e econômicos que os habilitaram no processo de concessão. Assim, seria indevido exigir que participem novamente de processo convencional de habilitação como operadores portuários, ou mesmo excluí-los da possibilidade de se habilitar, razão pela qual o texto proposto os considera, para todos os fins, operadores portuários natos e habilitados pela autoridade portuária.

CD255276554000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255276554000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:39:20.163 - PLO73325
EMC 414/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.414/2025

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13029

CD255276554000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255276554000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 415/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.415/2025

100 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

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

Altere-se o inciso III, **Bloco III**, do Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passará a vigorar com a seguinte redação:

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;
c) 2 (dois) representantes dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo **ampliar a representatividade dos trabalhadores** no âmbito do Bloco III, conforme disposto no Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, aprimorando o equilíbrio e a pluralidade no processo deliberativo sobre questões portuárias.

Ao substituir a alínea "c" do referido inciso, de 1 (um) para 2 (dois) representantes dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local, busca-se **reforçar a voz desses profissionais** nas decisões que impactam diretamente o funcionamento e a gestão dos portos públicos. A proposta também se alinha ao princípio da **participação democrática**, valorizando os setores que atuam no cotidiano da atividade portuária.

Tal medida se faz especialmente relevante diante dos desafios enfrentados pela mão de obra portuária, cuja complexidade exige maior representatividade no processo de governança das autoridades portuárias, contribuindo para decisões mais equilibradas, justas e efetivas.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD250451354600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250451354600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 416/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.416/2025

101 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025 ***que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.***

Modifique-se o teor do inciso IV, do Art. 6º deste projeto de lei, para:

"IV- Terminal Portuário: instalação portuária localizada na área do porto público, explorada diretamente pela própria Autoridade Portuária ou indiretamente mediante chamadas públicas, contratos de armazenagem ou arrendamento, destinado à movimentação e armazenagem de mercadorias provenientes ou destinadas diretamente ao transporte aquaviário;"

JUSTIFICATIVA:

No Brasil, há Terminais Portuários, Instalações Portuárias, Silos Portuários dentro da Poligonal, os quais são administrados pela própria Autoridade Portuária, tais quais no Rio Grande do Norte, Paranaguá e São Francisco do Sul. Nestes Portos, há instalações portuárias que funcionam de formas distintas – chamadas públicas, contratos de armazenagem- aos Contratos de Arrendamento, e bem atendem aos requisitos de conformidade a Lei 12.815/2013.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD258947053900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258947053900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 417/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.417/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

102 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025 ***que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.***

Adicione-se PARÁGRAFO ÚNICO, ao Art. 50 deste projeto de lei, com o seguinte teor

"PARÁGRAFO ÚNICO, - As instalações portuárias localizadas dentro da área do porto público também poderão ser exploradas diretamente pela própria autoridade portuária ou indiretamente, através de modalidades em consonância normas propostas pela Agência Reguladora."

JUSTIFICATIVA:

Nestas Armazéns – há empregados públicos e servidores concursados remanescentes ou vinculados as Autoridades Portuárias e Empresas Públicas. Em caso de Arrendamento, os referidos colaboradores precisam de amparo legislativo, os quais vinculem suas permanências na Autoridade Portuária e Instalações Portuárias Públicas dentro da Poligonal – Silos, Terminais Portuários, Estações de movimentação de carga.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD258445105500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258445105500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 418/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.418/2025

103 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Para dispor sobre Guarda Portuária, acrescente-se os Artigos 13-A ao 13E, bem como o inciso **XXXVI** no Art. 13, do Título II, Capítulo III, do *PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Art. 13-A - Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I. **Guarda Portuária**: estrutura organizacional da autoridade portuária, composta por Guardas Portuários, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade;

II. **Guarda Portuário**: agente público concursado para o cargo ou emprego público específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III-**Vigilância privada**: empresa especializada em prestação de segurança privada contratada mediante licitação (terceirizada) com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias.

IV– **Atividades de Segurança Portuária:** conjunto de ações e procedimentos, exercidos pela Guarda Portuária, que visam a preservar a integridade das pessoas, bens, operações e atividades portuárias, bem como a orientação e fiscalização do trânsito portuário, através da prevenção às infrações penais e administrativas na área portuária, observando-se a competência dos demais órgãos e o Estudo de Avaliação de Riscos - EAR e o Plano de Segurança Portuário - PSP aprovados pela Conportos.

V -**Atividades de vigilância**: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sob a supervisão da Guarda Portuária, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

VI –**Unidade de Segurança da Autoridade Portuária:** estrutura funcional composta pela Guarda Portuária e pelos serviços de vigilância orgânico ou terceirizado, destinada à execução das atividades de segurança e vigilância no porto organizado. A Guarda Portuária constitui o núcleo técnico e hierárquico superior desta unidade, sendo responsável pelo planejamento, supervisão, coordenação e execução das ações de segurança portuária, consoante ao previsto nesta Lei. Os serviços de vigilância, embora integrantes da unidade, atuam sob supervisão direta da Guarda Portuária, caso seja terceirizado, com foco no auxílio ao controle de acesso e a proteção patrimonial, conforme diretrizes estabelecidas pela Autoridade Portuária e observadas as competências legais.

VII –**Representação da Unidade de Segurança da Autoridade Portuária**: para fins de representação da Autoridade Portuária nas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CESPORTOS, nos Conselhos de Segurança Pública e em demais instâncias de articulação institucional, a expressão "Unidade de Segurança da Autoridade Portuária" e-se exclusivamente à Guarda Portuária, em razão de sua natureza pública, técnica e estratégica, orme previsto nesta Lei.

CD255431534400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255431534400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 418/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.418/2025

Art. 13-B - Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I – Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III- Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV- Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público e complexo portuário, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI- Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública e de fiscalização aduaneira, sempre que requisitado;

VII- Promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – Participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, ANTAQ e demais Autoridades Intervenientes.

- Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo das ıtações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255431534400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

CD255431534400

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 418/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.418/2025

portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º - Os agentes de segurança privada (vigilantes/seguranças) estarão sujeitos à supervisão direta da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Serão consideradas adequadas, para os fins desta Lei, as Autoridades Portuárias que, até a data de sua publicação, dispuserem integralmente de unidades de segurança estruturadas, compostas por empregados próprios ou terceirizados, em conformidade com as atribuições estabelecidas no Estudo de Avaliação de Risco (EAR) e no Plano de Segurança Portuária (PSP), ambos devidamente aprovados pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS.

§ 3º - É facultado à Autoridade Portuária a contratação de empresa especializada em segurança privada, com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como no auxílio do controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, respeitado o Plano de Segurança Portuária - PSP e às determinações da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS.

Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II– Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e entidades integrantes do sistema portuário; e

III - Fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, bem como nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP.

Art. 13-E - Compete à Autoridade Portuária estruturar administrativamente a Guarda Portuária nos seguintes termos:

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

- A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no o organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255431534400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 418/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.418/2025

integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) anos na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003.

§ 6º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em consonância com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, carreira e hierarquia interna;

III - A manutenção da unidade de segurança e inteligência; e VI - A manutenção da unidade de ações especializadas;

Alteração no Art. 13 do PL 733/2025:

Acrescenta-se o seguinte inciso ao Art. 13:

XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, de forma a prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto.

Justificativa: Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e icipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como rante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o "CORTÉX" "INFOSEG", cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança

CD255431534400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255431534400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 418/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.418/2025

pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

A presente emenda tem por objetivo garantir a manutenção do efetivo atual da Guarda Portuária, sem criação de novos cargos ou aumento de despesas. Trata-se de uma medida técnica, que visa assegurar a continuidade das atividades de segurança pública nos portos organizados. A proposta não gera impacto financeiro adicional, estando em conformidade com os princípios da responsabilidade fiscal e da continuidade do serviço público.

A Guarda Portuária desenvolve papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD255431534400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255431534400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 419/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.419/2025

03 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe a supressão ao texto do Inciso V do Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

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

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta supressiva do inciso busca restabelecer a obrigação do Estado em regular a atividade econômica portuária para todos, seja público ou privado, e que não atuem de forma abusiva ao fixarem as suas tarifas ou preços infringindo o princípio da modicidade.

A proposta do inciso V traz um grande eufemismo ao tratar da modicidade, propondo apenas a ação de "estímulo" pelo Estado, ou seja, outro tratamento diferenciado para o porto privado, o que representa uma diminuição do seu papel como garantidor da modicidade e da publicidade dos preços públicos.

Isso gera um risco de tolerância a práticas de preços que não sejam módicos, retirando das mãos do Estado o seu papel de sancionar e, pelo projeto, agora somente com a responsabilidade de apenas estimular para obter a modicidade. Somente através de um papel garantista o Estado pode inibir condutas abusivas do setor privado, não sendo viável depender da autorregulação (Art. 38 e seguintes do projeto) neste campo econômico devido ao claro conflito de interesses entre a exploração comercial e as necessidades dos usuários exportadores e importadores.

O princípio da modicidade tarifária tem como objetivo garantir que tarifas e preços públicos sejam acessíveis, promovendo o equilíbrio entre os custos operacionais e os interesses sociais e econômicos. Esse princípio está implicitamente presente na Constituição Federal brasileira de 1988, que estabelece como um dos fundamentos do serviço público o atendimento ao interesse coletivo, conforme o artigo 175, que regula a prestação de serviços públicos mediante concessão ou permissão, sempre por meio de licitação.

No campo da legislação infraconstitucional, a modicidade tarifária é reforçada por normas como a Lei nº 8.987/1995, que trata do regime de concessão e permissão de serviços públicos. O artigo 6º dessa lei prevê que a tarifa seja justa e adequada, visando não apenas à remuneração do concessionário, mas também à proteção do usuário contra abusos econômicos

A atual legislação portuária é mais assertiva e benéfica pró usuários dos serviços portuários ao utilizar o termo "garantia" (Art. 3º, II, Lei nº 12.815/2013), referindo-se ao [illegible] promisso de assegurar que determinadas condições serão cumpridas ou que certos [illegible]tos serão protegidos e, a proposta legislativa ora com emenda supressiva, visa [illegible]amente retirar a intervenção do Estado diante de práticas abusivas das administrações [illegible]uárias privadas, pois o porto público estará diante da ação garantista deste por força do

CD257038149200
Para verificar a assinatura, acesse https://lmolegautenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257038149200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:24:38.940 - PL073325
EMC 419/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.419/2025

Art.3º, III e, aqui residindo mais um dispositivo sub-reptício de legalizar uma assimetria regulatória em prol do porto privado.

O garantismo se manifesta de várias formas, incluindo, no caso em questão, a garantia legal, independentemente de cláusulas contratuais específicas, como a garantia de produtos e serviços no Código de Defesa do Consumidor ou dos usuários dos serviços prestados pelas instalações portuárias.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal

CD257038149200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257038149200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 20:39:31.057 - PL073325
EMC 420/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.420/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 109 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a seguinte redação:

"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:

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;

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;

CD257348945900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257348945900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:39:31.057 - PL073325
EMC 420/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.420/2025

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; e

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.

§ 1º Os direitos previstos nos incisos III, IV e V, bem como outros aplicáveis exclusivamente a contratos de trabalho com vínculo empregatício, quando objeto de negociação coletiva envolvendo trabalhadores portuários avulsos, serão aplicados em consonância com o regime jurídico do trabalho avulso, respeitada a forma de remuneração por produção ou diária ajustada em convenção ou acordo coletivo de trabalho**.**

§ 2º Nas hipóteses do § 1º, tais direitos não se qualificam como absolutamente indisponíveis, podendo ser objeto de negociação coletiva quanto às suas condições e à forma de aplicação**."**

JUSTIFICAÇÃO

CD257348945900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257348945900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:39:31.057 - PL073325
EMC 420/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.420/2025

A presente emenda tem por objetivo adequar o art. 109 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, às especificidades do regime jurídico dos trabalhadores portuários avulsos, que apresentam características distintas dos empregados com vínculo permanente.

O trabalho portuário avulso é regido por legislação própria, caracterizando-se pela prestação de serviços sem vínculo empregatício, com intermediação obrigatória do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), nos termos da Lei nº 12.815, de 2013. Trata-se de modalidade que se diferencia substancialmente do emprego formal, especialmente pela ausência de subordinação direta e de exclusividade na prestação de serviços.

A supressão do inciso XXI justifica-se pelo fato de que os dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho nele referidos (arts. 373-A, 390, 392, 392-A, 394, 394-A, 395, 396 e 400) são voltados exclusivamente a relações de emprego, não se aplicando integral ou diretamente ao trabalho portuário avulso. A manutenção do inciso poderia gerar insegurança jurídica e limitar indevidamente a negociação coletiva dessa categoria.

A inclusão dos §§ 1º e 2º tem a finalidade de explicitar que determinados direitos previstos nos incisos III, IV e V do caput (como FGTS, salário mínimo e décimo terceiro salário), por serem próprios de vínculos empregatícios, devem ser aplicados de forma compatível com o regime de trabalho avulso, respeitadas suas peculiaridades e a forma de remuneração por produção ou diária, podendo ser objeto de negociação coletiva.

Com essas alterações, busca-se conferir maior segurança jurídica às negociações no setor portuário, harmonizando a preservação de direitos fundamentais com a flexibilidade necessária à natureza do trabalho avulso.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

CD257348945900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257348945900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 20:25:05.520 - PL073325
EMC 421/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.421/2025

87 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "f)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "f)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

f) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "f)" – que estabelece a necessidade de o Conselho de Autoridade Portuária ser ouvido acerca da elaboração e execução, no plano local e/ ou regional, da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos – fundamenta-se no papel estratégico deste Conselho em representar e articular as diversas dimensões de interesse do setor portuário.

A experiência acumulada e a visão integrada do Conselho sobre os temas portuários revelam a importância de se promover uma sinergia efetiva entre o porto e as instituições de ensino e pesquisa. Dessa forma, a participação do Conselho no debate sobre políticas educacionais e tecnológicas garante que os programas voltados à formação profissional, à pesquisa aplicada e à extensão sejam adequadamente alinhados às reais necessidades e desafios do setor econômico portuário.

Ademais, a inclusão desta alínea fortalece o princípio da participação democrática e colaborativa, permitindo que os trabalhadores e demais stakeholders possam contribuir para o desenvolvimento de práticas inovadoras e qualificadoras. Essa abordagem não só eleva o nível de competitividade das operações portuárias, mas também potencializa a geração de conhecimento e o desenvolvimento de competências que são fundamentais para a evolução sustentável do setor.

Em síntese, ao assegurar a manifestação do Conselho de Autoridade Portuária sobre esse tema, promove-se a integração entre a educação profissional, a pesquisa e as práticas operacionais do porto, elevando o patamar técnico e tecnológico dos trabalhadores e, por conseguinte, a eficiência e a modernização de toda a cadeia portuária.

Sala das Comissões, 13 de agosto de 2025

Tadeu Veneri
Deputado Federal PT/PR

CD258665811700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258665811700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tadeu Veneri

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 422/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.422/2025

21 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XXI do Art. 6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXI do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

XXI - Contrato de Transição: instrumento que permite a ocupação transitória de terminal portuário ou de terminal de passageiros, com o objetivo de anteceder a formalização de contrato de arrendamento ou concessão de Porto Público, em conformidade com a regulamentação expedida pela Antaq.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXI, ao definir o "Contrato de Transição", atende à necessidade de estabelecer uma solução temporária e regulamentada para a ocupação e operação de terminais portuários ou de passageiros até que sejam formalizados os instrumentos definitivos, como contratos de arrendamento ou concessão de Porto Público. Essa medida é essencial para garantir a continuidade das atividades portuárias, evitando a desocupação ou subutilização de estruturas estratégicas enquanto os processos legais e administrativos para a formalização dos contratos definitivos estão em curso.

O caráter transitório do contrato assegura que as operações possam ser realizadas de maneira provisória, mas com a devida observância às normas e regulamentos estabelecidos pela Antaq, preservando os princípios da legalidade, eficiência e transparência. Dessa forma, promove-se uma transição ordenada e segura, minimizando impactos econômicos, logísticos e sociais para os usuários e operadores do porto.

Além disso, o Contrato de Transição também contribui para a otimização do uso da infraestrutura portuária, garantindo que os terminais continuem operando de forma produtiva e sustentável, sem interrupções que poderiam comprometer o desempenho do setor e a atratividade de futuros arrendatários ou concessionários.

Portanto, a inclusão deste instrumento jurídico no ordenamento é fundamental para assegurar a continuidade operacional dos terminais, alinhando-se às melhores práticas de gestão portuária e aos interesses da coletividade.

CD250641711400

.....

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250641711400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 422/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.422/2025

CD250641711400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250641711400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:39:41.917 - PL073325
EMC 423/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.423/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao *caput* do art. 110 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a seguinte redação:

> "Art. 110. Nos portos públicos, os operadores e os terminais portuários poderão constituir, em cada porto, um Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO e extingui-lo, conforme a necessidade e a conveniência de seus associados."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda altera o caput do art. 110 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, para vedar a criação de mais de um Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO do trabalho portuário avulso em cada porto organizado.

A manutenção de dois ou mais OGMOs em um mesmo porto público acarreta sérias dificuldades no controle da jornada de trabalho e dos intervalos entre jornadas dos trabalhadores portuários avulsos. Sem vedação legal, é possível que um mesmo trabalhador esteja matriculado em mais de um OGMO, o que inviabiliza o controle unificado da jornada, da assiduidade e dos registros de trabalho.

CD255470122400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255470122400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:39:41.917 - PL073325
EMC 423/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.423/2025

Tal situação compromete, ainda, o monitoramento de riscos e a gestão da saúde ocupacional, podendo gerar passivos trabalhistas e outros problemas de ordem prática. Esses riscos já foram identificados pela Justiça do Trabalho e pelo Ministério Público do Trabalho, quando se discutiu a possibilidade de escalação simultânea de trabalhadores avulsos por mais de uma entidade (no caso, pelo OGMO e por sindicatos laborais), conforme registrado no acórdão do Tribunal Superior do Trabalho, nos autos do Dissídio de Natureza Jurídica nº 1000360-97.2017.5.00.0000.

Dessa forma, a alteração proposta busca assegurar maior segurança jurídica, eficiência no controle das escalas e preservação da saúde e integridade física dos trabalhadores portuários avulsos.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13025

CD255470122400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255470122400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 424/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.424/2025

22 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XXII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

XXII - Contrato de Uso Temporário: instrumento jurídico que autoriza o uso de áreas e instalações portuárias localizadas no porto público, por prazo determinado, destinado à movimentação e, quando aplicável, à armazenagem de mercadorias com mercado não consolidado, sendo dispensada a realização de licitação, nos termos do Regulamento desta Lei.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXII, ao definir o "Contrato de Uso Temporário", atende à necessidade de regulamentar a utilização transitória de áreas e instalações portuárias localizadas no porto público para atividades específicas, como movimentação e, quando necessário, armazenagem de mercadorias. Essa modalidade contratual é especialmente importante para atender demandas emergentes ou transitórias, com foco em mercadorias de mercado ainda não consolidado, contribuindo para dinamizar as operações portuárias e viabilizar novos fluxos comerciais.

A previsão de um prazo determinado garante a temporariedade do uso, permitindo que as áreas portuárias sejam aproveitadas de forma eficiente e em conformidade com as necessidades momentâneas do setor. A dispensa de licitação para a celebração desse tipo de contrato, prevista nos termos do Regulamento da Lei, justifica-se pela natureza específica e urgente das situações em que ele é aplicado, sem prejuízo da transparência e da legalidade exigidas nos procedimentos administrativos.

Além disso, o "Contrato de Uso Temporário" proporciona maior flexibilidade operacional à administração portuária, permitindo uma rápida adequação às demandas de mercado e assegurando que a infraestrutura portuária não fique ociosa ou subutilizada. Tal dispositivo é alinhado aos princípios da eficiência e economicidade, fundamentais para a gestão pública, além de fomentar um ambiente favorável à inovação e à competitividade no setor.

Portanto, a inclusão do inciso XXII reforça a capacidade da administração portuária em atender às demandas transitórias de forma ágil, sustentável e [illegible]dicamente segura, promovendo a utilização otimizada do patrimônio público [illegible]ontribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico.

CD259302149100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259302149100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

.....

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 424/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.424/2025

CD259302149100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259302149100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:39:55.167 - PL073325
EMC 425/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.425/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 150 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a seguinte redação:

"Art. 150. Ficam revogadas a Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965, e a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013."

JUSTIFICAÇÃO

A revogação integral da Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965, justifica-se pela superação do modelo portuário vigente à época de sua edição, marcado por processos operacionais e tecnologias que não correspondem mais à realidade atual do setor.

Nas últimas décadas, as atividades e operações portuárias passaram por profundas transformações, impulsionadas pela globalização, pelo avanço tecnológico e pela necessidade de maior eficiência logística. Destacam-se, entre essas mudanças, a conteinerização em larga escala, a automação de processos em terminais, a integração da cadeia logística, o aumento da capacidade e do porte das embarcações e a adoção de sistemas avançados de

CD258278680800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258278680800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:39:55.167 - PL073325
EMC 425/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.425/2025

tecnologia da informação. Houve, ainda, a substituição do sistema *breakbulk* pelo contêiner como modal predominante, bem como o desenvolvimento de terminais especializados para diferentes tipos de carga, como granéis sólidos e líquidos.

Nesse cenário, as disposições da Lei nº 4.860, de 1965, concebidas para um contexto operacional e tecnológico já superado, mostram-se inadequadas e, em muitos casos, limitadoras à modernização, à competitividade e à integração do sistema portuário brasileiro aos padrões internacionais.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13025

CD258278680800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258278680800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 426/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.426/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

23 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XXIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXIV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

XXIV - Portos Estratégicos: portos públicos que exercem função essencial para a segurança e a soberania nacional, com o objetivo de promover a integração territorial e o desenvolvimento econômico sustentável do País, a serem definidos em Regulamento desta Lei."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXIV, ao definir "Portos Estratégicos", reconhece o papel fundamental de determinados portos públicos na segurança e soberania nacional. Essa classificação é essencial para assegurar que essas infraestruturas críticas recebam o tratamento prioritário e os recursos necessários para desempenhar suas funções de maneira eficaz, alinhadas aos interesses do Estado e da sociedade.

Os Portos Estratégicos contribuem para a integração territorial ao promover a interligação entre diferentes regiões do País, especialmente aquelas com menor acesso a outros meios de transporte. Ao facilitar o escoamento de mercadorias, a mobilidade de pessoas e o intercâmbio econômico, esses portos tornam-se vetores de desenvolvimento regional e nacional.

Além disso, ao promover o desenvolvimento econômico sustentável, os Portos Estratégicos exercem papel crucial na implementação de políticas públicas que equilibram crescimento econômico com proteção ambiental e inclusão social. Sua gestão eficiente e estratégica fortalece a competitividade nacional e garante a participação do País em cadeias logísticas globais.

Portanto, a inclusão desse inciso no ordenamento jurídico é indispensável para assegurar que os portos identificados como estratégicos sejam tratados com a prioridade que sua relevância demanda, contribuindo para a segurança, a soberania e o progresso sustentável do Brasil.

.....

Sala da Comissão, ...

CD251988834800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251988834800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:40:04.290 - PL073325
EMC 427/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.427/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescente-se ao Projeto de Lei nº 733, de 2025, os seguintes dispositivos:

"Art. 100. .....

.....

.

§1º As atividades previstas neste artigo ficam excluídas:

I – da cota destinada a pessoas com deficiência ou reabilitadas pelo Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, prevista no art. 93 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991;

II – da cota de aprendizagem prevista no art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

.....

.

Art. 104. .....

.....

.

§ 5º As atividades previstas no § 1º deste artigo ficam excluídas:

CD259996692600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259996692600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:04.290 - PL073325
EMC 427/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.427/2025

I – da cota destinada a pessoas com deficiência ou reabilitadas pelo Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, prevista no art. 93 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991;

II – da cota de aprendizagem prevista no art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a exclusão das atividades tipicamente portuárias, previstas no inciso III do caput do art. 100 e no § 1º do art. 104 do Projeto de Lei nº 733, de 2025:

I – das cotas destinadas à contratação de pessoas com deficiência ou reabilitadas pelo Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, previstas no art. 93 da Lei nº 8.213, de 1991;

II – das cotas de aprendizagem previstas no art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

O trabalho portuário exige condições específicas que não se aplicam à lógica dessas cotas. As empresas que realizam operações portuárias são enquadradas em grau de risco 3, segundo a Norma Regulamentadora nº 4 – SESMT. Isso demonstra a necessidade de plena capacidade física, motora, mental e psíquica de todos os trabalhadores envolvidos.

A presente emenda propõe a exclusão das atividades tipicamente portuárias, previstas no inciso III do caput do art. 100 e no § 1º do art. 104 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, de duas obrigações legais distintas: a cota destinada à contratação de pessoas com deficiência ou reabilitadas pelo Instituto Nacional do Seguro Social – INSS (art. 93 da Lei nº 8.213, de 1991) e a cota de aprendizes (art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT).

No caso das pessoas com deficiência ou reabilitadas, o trabalho portuário exige condições específicas que não se conciliam com a lógica dessa cota. As empresas do setor são enquadradas em grau de risco 3, segundo a Norma Regulamentadora nº 4 – SESMT.

CD259996692600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259996692600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:04.290 - PL073325
EMC 427/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.427/2025

Esse enquadramento demonstra a necessidade de plena capacidade física, motora, mental e psíquica de todos os trabalhadores envolvidos. As funções previstas nos dispositivos citados apresentam elevado risco de acidentes e demandam aptidão integral para preservar a integridade física dos envolvidos, inclusive em tarefas correlatas.

Por essa razão, a contratação de pessoas com deficiência ou reabilitadas do INSS nessas funções é desaconselhável, inclusive sob o aspecto psicológico, tanto para o contratado quanto para os demais trabalhadores.

Quanto à cota de aprendizagem, o trabalho portuário possui regramento próprio. Foi disciplinado pela Lei nº 8.630/1993, pela Lei nº 12.815/2013 e, agora, pelo PL nº 733/2025. Todas essas normas exigem habilitação prévia — matrícula no Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) — para o exercício das atividades tipicamente portuárias.

O contrato de aprendizagem, por sua vez, exige que o aprendiz esteja inscrito em programa de aprendizagem técnico-profissional metódica, compatível com seu desenvolvimento físico, moral e psicológico, conforme o art. 428 da CLT.

As funções portuárias, no entanto, demandam habilitação específica, de competência originária dos OGMOs. Na prática, essa habilitação é obtida, em grande parte, por cursos da Marinha do Brasil, por meio do Programa de Ensino Profissional Marítimo, voltados à formação para funções previstas no art. 40 da Lei nº 12.815/2013.

Esses cursos não têm natureza de aprendizagem. Tratam-se de qualificações voltadas ao exercício imediato da função.

Assim, não é juridicamente adequado firmar contrato de aprendizagem para atividades que exigem prévia formação técnico-profissional. Tampouco se deve adotar como critério único a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) para definir funções no ambiente portuário.

Portanto, a exclusão proposta preserva a segurança jurídica, protege a integridade física e mental dos trabalhadores e assegura a adequada execução dos serviços portuários.

CD259996692600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259996692600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:04.290 - PL073325
EMC 427/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.427/2025

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13025

CD259996692600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259996692600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:13.620 - PL073325
EMC 428/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.428/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao artigo 99 do Projeto de Lei nº 773, de 2025, a seguinte redação:

" Art. 99. .....

§ 1º O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, nos portos públicos, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício, nas formas previstas na legislação, e/ou por trabalhadores portuários avulsos.

§ 2º Nos portos organizados, a contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício poderá ser realizada livremente.

§ 3º Fica vedada a utilização de contrato de trabalho intermitente e trabalho temporário na área do porto público, quando houver OGMO em atividade no respectivo porto.

§ 4º 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

CD251718182400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251718182400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:13.620 - PL073325
EMC 428/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.428/2025

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".

JUSTIFICAÇÃO

Os parágrafos propostos para inclusão no artigo 99 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, visam suprir a omissão do projeto quanto à definição das formas possíveis de trabalho portuário em portos públicos e privados. Além disso, estabelecem a regra para a contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado, priorizando, de forma preferencial, mas não exclusiva, esses profissionais em relação aos demais trabalhadores do mercado comum de trabalho, em conformidade com as disposições da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

CD251718182400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251718182400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 429/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.429/2025

24 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto do Inciso XXIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXIV do Art.6º, que passa a vigorar com a

seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei,

consideram-se:

[..]

XXV - Complexo Portuário - concentração geográfica de múltiplos portos em uma mesma região ou proximidade, definido através de Regulamento, que interagem de forma complementar e/ou competitiva numa região geoeconômica com alta demanda por atividades portuárias, como regiões industriais, comerciais ou de grande fluxo logístico a ser espacializado e descrito no Plano Mestre"

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXV, ao definir "Complexo Portuário", reconhece a relevância estratégica da concentração geográfica de múltiplos portos em uma mesma região ou proximidade. Essa configuração, caracterizada pela interação complementar e/ou competitiva entre os portos, surge em áreas geoeconômicas estratégicas marcadas por uma alta demanda por atividades portuárias, como regiões industriais, comerciais ou de grande fluxo logístico.

A sinergia entre portos próximos é uma das principais características dessas aglomerações, permitindo a distribuição de demandas e a otimização da movimentação de cargas, o que resulta em maior eficiência operacional e redução de custos logísticos. Simultaneamente, a competição entre portos na mesma região promove a modernização, a inovação e o aprimoramento dos serviços oferecidos, contribuindo para um ambiente mais dinâmico e competitivo.

Além disso, a especialização funcional dentro dos complexos portuários permite que cada porto se concentre em determinados tipos de carga ou serviços, como têineres, granéis líquidos ou sólidos, aumentando a produtividade e a acidade de atender às demandas do mercado de forma mais eficiente. Essa ecialização fortalece a economia regional e amplia a competitividade do País cenário logístico global.

CD254497762800

Para verificar as assinaturas, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura, código 254497762800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 429/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.429/2025

Os impactos econômicos de um Complexo Portuário vão além das operações internas dos portos, abrangendo o desenvolvimento econômico local e regional, a geração de empregos e o estímulo ao comércio. Ao espacializar e descrever essas aglomerações no Plano Mestre, conforme proposto no inciso, assegura-se a coordenação adequada das atividades, o planejamento estratégico e o alinhamento das políticas públicas com os objetivos de integração e desenvolvimento econômico sustentável.

CD254497762800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254497762800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 429/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.429/2025

Portanto, a definição de "Complexo Portuário" no âmbito desta Lei é essencial para fortalecer a infraestrutura portuária, promover o crescimento econômico equilibrado e atender às demandas logísticas de forma eficiente e sustentável.

.....

..... Sala da Comissão,

.....

CD254497762800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254497762800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:40:22.230 - PL073325
EMC 430/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.430/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 101 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a seguinte redação:

"Art. 101 .....

§ 1º A qualificação e a certificação profissional para o exercício do trabalho portuário será realizada pelo Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – Senat e pelo OGMO ou outra entidade na forma do § 2º do presente artigo, atestada por certificado expedido.

§ 2º A qualificação e a certificação profissional mencionadas no § 1º deste artigo também poderão ser realizadas e atestadas por outras entidades autorizadas pela Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP."

JUSTIFICAÇÃO

A redação atual do §1º do artigo 101 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, regula as entidades com competência para certificar os treinamentos oferecidos aos trabalhadores portuários. Faz-se necessária a inclusão, além do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat), dos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMOs) de todo o país como entidades

CD256822945500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256822945500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:22.230 - PL073325
EMC 430/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.430/2025

certificadoras, considerando que esses órgãos são responsáveis diretos pela administração da mão de obra portuária. Tal competência já é reconhecida pelo Poder Judiciário, conforme decisão no Processo TST-RR-306-24.2011.5.08.0005, cujo acórdão, publicado em 21 de novembro de 2014, atribui essa prerrogativa aos OGMOs.

A proposta de inclusão do §2º tem como objetivo ampliar as possibilidades de qualificação e certificação profissional dos trabalhadores portuários, permitindo que outras entidades, além do Senat e dos OGMOs, possam realizar tais atividades, desde que devidamente autorizadas pela Federação Nacional que representa a categoria econômica das operações portuárias, principal segmento arrecadador para o custeio dos treinamentos. Essa medida é essencial para expandir a oferta de qualificação profissional no setor portuário, respeitando os padrões de qualidade já estabelecidos pelo Senat.

A autorização pela Federação Nacional da categoria econômica das operações portuárias garante que essas entidades mantenham o mesmo rigor técnico e pedagógico nos processos de qualificação e certificação, assegurando a qualidade da formação profissional e a segurança das operações portuárias.

Essa iniciativa visa modernizar o sistema de qualificação profissional no setor portuário, ampliando o acesso à capacitação e atendendo à crescente demanda por profissionais qualificados, sem comprometer os padrões de excelência indispensáveis para o exercício seguro e eficiente das atividades portuárias.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

CD256822945500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256822945500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:29.793 - PL073325
EMC 431/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.431/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescentem-se os incisos V e VI ao artigo 102 do Projeto de Lei nº 773, de 2025:

"Art. 102.....

.....

V - nos serviços acessórios de transporte interno mercadorias, transporte interno contêineres, transporte interno equipamentos diversos limpeza, remoção de resíduos, lonamento e deslonamento de cargas, amarração de navios, preparação prévia à movimentação de carga e demais serviços correlatos;

VI – nos serviços envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore."

JUSTIFICAÇÃO

Os incisos propostos para inclusão no artigo 102 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, assim como os demais incisos desse mesmo artigo, referem-se a serviços e/ou atividades ancilares à operação portuária, não se enquadrando, de forma alguma, como atividades tipicamente portuárias. Essa

CD253386256500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253386256500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:29.793 - PL073325
EMC 431/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.431/2025

distinção exclui tais atividades, de maneira inequívoca, do rol das funções de estiva, capatazia e conferência de carga, previstas no artigo 104, § 1º, incisos I a III, do referido Projeto de Lei.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

CD253386256500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253386256500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 432/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.432/2025

25 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar inciso XXV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

XXV - Plano Mestre (PM) - instrumento de planejamento de Estado voltado aos complexos portuários que abranjam os portos públicos e/ou privados em aglomerações a serem instituídas por Regulamento, resultantes do agrupamento de portos limítrofes ou situados dentro de um mesmo estado e sob jurisdição da Autoridade Portuária, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso XXXV, ao definir o "Plano Mestre (PM)", destaca sua relevância como um instrumento essencial de planejamento estratégico voltado à gestão dos complexos portuários que englobam portos públicos e/ou privados em aglomerações. Esta abordagem reflete a necessidade de uma visão integrada para o desenvolvimento e uso eficiente da infraestrutura portuária, garantindo que as ações e investimentos sejam direcionados de maneira coordenada e sustentável.

O estabelecimento de um Plano Mestre requer a designação de um executor responsável, capaz de implementar as diretrizes, ações e metas previstas. Nesse sentido, a Autoridade Portuária surge como o ente executor adequado, dada sua função de organizar, administrar e promover o desenvolvimento das instalações portuárias sob sua jurisdição. A relação entre planejamento e execução é indispensável para assegurar a efetividade do instrumento, evitando que suas orientações fiquem restritas ao campo teórico ou sem aplicação prática.

A inclusão de portos limítrofes ou situados em um mesmo estado no escopo do Plano Mestre reforça a necessidade de considerar os aspectos regionais e locais no planejamento de transportes em nível estratégico, promovendo a integração entre os portos, a cidade e os seus acessos. Essa abordagem amplia o impacto positivo do Plano, consolidando-o como ferramenta que norteia ações de curto, médio e longo prazos, gerando benefícios econômicos, logísticos e sociais para as regiões atendidas.

CD254073706000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254073706000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 432/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.432/2025

Além disso, a instituição das aglomerações portuárias por Regulamento assegura flexibilidade para adaptação às particularidades e dinâmicas de cada complexo portuário, garantindo um planejamento ajustado às demandas e peculiaridades locais.

CD254073706000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254073706000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 432/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.432/2025

Portanto, o inciso XXXV, ao prever o Plano Mestre como instrumento estratégico vinculado à Autoridade Portuária, alinha-se às boas práticas de governança e à promoção do desenvolvimento sustentável e eficiente do setor portuário. Essa abordagem assegura que o planejamento esteja efetivamente conectado à execução, promovendo resultados consistentes e de longo alcance para o País
.

.....

Sala da Comissão, ...

CD254073706000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254073706000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:40:37.933 - PL073325
EMC 433/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.433/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao artigo 103 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a seguinte redação:

"Art. 103. .....

.....

.

II – Trabalho avulso, sempre por intermédio do órgão gestor de mão de obra avulso – OGMO, na área de sua jurisdição, dentro ou fora de porto público, conforme defina o seu Estatuto.

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

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

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

§ 4º Restam regularizadas e válidas todas as contratações com vínculo empregatício, dos trabalhadores para as funções portuárias, descritas no art. 40 da Lei 12.815/13, realizadas até a data de vigência da presente lei".

CD250093957700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250093957700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:37.933 - PLO73325
EMC 433/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.433/2025

JUSTIFICAÇÃO

A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho orienta os países signatários, incluindo o Brasil, a instituir um único organismo responsável pela administração do trabalho portuário avulso nos portos. Nesse sentido, países que mantêm tais organismos, como a Bélgica e a Espanha, adotam um modelo centralizado de gestão da mão de obra, com o objetivo de evitar desvios regulatórios e normativos, além de prevenir a concorrência predatória e a precarização do trabalho.

No que se refere à validação das contratações, a modulação dos efeitos da nova legislação deve respeitar o princípio da irretroatividade, de modo a não prejudicar o direito adquirido e o ato jurídico perfeito, conforme disposto no inciso XXXVI do artigo 5º da Constituição Federal.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13025

CD250093957700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250093957700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 18:35:09.837 - PL073325
EMC 434/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.434/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 0733/25)

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA Nº

Suprima-se do texto do Projeto de Lei nº 733, de 2025, o inciso XI do art. 2º; o inciso IX, do art. 6º e o inciso IV do art. 9º.

Dê-se nova redação ao art. 149, do Projeto de Lei nº 733, de 2025; com a seguinte texto:

"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 e terminais retroportuários alfandegados." (NR)

...

"XXXII - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços e/ou armazenagem de terminais retroportuários alfandegados, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurado os direitos dos usuários, a melhor contraprestação dos serviços e tratamento adequado." (NR)

CD254421900700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254421900700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:35:09.837 - PL073325
EMC 434/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.434/2025

JUSTIFICAÇÃO

O contêiner, à luz do ordenamento, é unidade de carga/equipamento logístico, não se confundindo com mercadoria nem com sua embalagem. Instalações voltadas exclusivamente a contêineres vazios, desprovidas de interface aquaviária para movimentação de mercadorias, não se qualificam, em sentido estrito, como "instalações portuárias" nos termos da Lei nº 12.815/2013.

A competência setorial da ANTAQ gravita em torno dos serviços de transporte aquaviário e da exploração da infraestrutura portuária e de navegação, não havendo comando legal que imponha regulação setorial específica sobre áreas privadas dedicadas unicamente a vazios, quando situadas fora do perímetro e das funções típicas portuárias.

Consequentemente, é desnecessária a definição normativa específica e a previsão de formas de regulação pela ANTAQ para esses terminais, sem prejuízo: (a) da atuação da ANTAQ quando verificada atividade portuária típica; e (b) das competências de autoridades ambientais, municipais/urbanísticas, trabalhistas e aduaneiras, conforme o caso.

A Lei nº 6.288, de 11.12.1975: qualifica o contêiner como equipamento/ acessório do veículo transportador, não o caracterizando como embalagem de mercadoria.

Por sua vez, a Lei nº 9.611, de 19.02.1998 (Transporte Multimodal): define "unidade de carga" como equipamento apto à unitização de mercadorias, esclarecendo que tais unidades e seus acessórios não constituem embalagem e integram o todo do transporte.

Consequentemente, a Lei nº 12.815, de 05.06.2013 (Lei dos Portos): disciplina o regime jurídico das instalações portuárias e da exploração indireta de portos organizados, arrendamentos e terminais de uso privado, com foco

CD254421900700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254421900700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:35:09.837 - PL073325
EMC 434/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.434/2025

na movimentação de cargas e passageiros na interface aquaviária.

Por fim, a Lei nº 10.233, de 05.06.2001 (criação da ANTAQ): fixa a competência da Agência para regular, supervisionar e fiscalizar os serviços de transporte aquaviário e a exploração da infraestrutura portuária e de navegação, bem como as atividades de operadores portuários.

Fundamentação e análise

Natureza jurídica do contêiner

A legislação brasileira, de forma coerente e reiterada, qualifica o contêiner como unidade de carga — um equipamento logístico destinado à unitização e ao transporte — e não como mercadoria, tampouco como mera embalagem:

A Lei nº 6.288/1975 o equipara a equipamento/acessório do veículo transportador, o que o desloca do campo semântico de bem-mercadoria e o situa como meio instrumental do transporte.

A Lei nº 9.611/1998, por seu turno, ao conceituar “unidade de carga”, reforça o caráter instrumental do contêiner: é parte integrante do sistema logístico, com autonomia funcional, mas sem natureza de “objeto transportado” (mercadoria).

Esse enquadramento é dogmaticamente relevante: se o contêiner é equipamento, sua estocagem e seu manuseio — quando desacompanhados de mercadorias e sem interface aquaviária — não traduzem, por si, atividade portuária típica.

Instalação portuária e o âmbito do Sistema Portuário

A Lei nº 12.815/2013 estrutura o Sistema Portuário Brasileiro em torno de instalações vocacionadas à movimentação de cargas e passageiros na interface porto–navegação (portos organizados, arrendamentos, TUPs, entre outras figuras). A *ratio legis* é inequívoca: a incidência do regime portuário

CD254421900700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254421900700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:35:09.837 - PL073325
EMC 434/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.434/2025

depende da conexão funcional com a movimentação aquaviária de mercadorias/passageiros.

Nesse diapasão, áreas meramente destinadas ao armazenamento e ao manuseio de contêineres vazios — ou seja, equipamentos sem carga — e que não realizam operações com mercadorias nem mantêm interface aquaviária para tal finalidade, não se amoldam, em sentido estrito, à noção legal de "instalação portuária". Trata-se, antes, de instalações logísticas terrestres auxiliares, sujeitas, em regra, ao regramento ambiental, urbanístico e de segurança do trabalho aplicável, e apenas excepcionalmente ao regime portuário, quando acumuladas atividades típicas deste.

Competência material da ANTAQ

A Lei nº 10.233/2001 comete à ANTAQ a regulação, supervisão e fiscalização dos serviços de transporte aquaviário e da exploração da infraestrutura portuária e de navegação, além de disciplinar a atuação de operadores portuários. O núcleo duro da competência setorial da Agência, portanto, é:

a. o serviço de transporte aquaviário; e
b. a exploração e a operação de infraestrutura portuária em que se desenrola a movimentação de cargas/passageiros na interface aquaviária.

Não se identifica, no diploma instituidor da ANTAQ, imposição de regulação setorial sobre áreas privadas que se restrinjam ao depósito e ao manuseio de contêineres vazios, alheias à interface aquaviária e desvinculadas de operações com mercadorias — ponto em que a natureza jurídica do contêiner (unidade de carga/equipamento) é decisiva.

Conclusão

À luz das normas de regência, conclui-se::

CD254421900700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254421900700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:35:09.837 - PL073325
EMC 434/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.434/2025

a. O contêiner é juridicamente unidade de carga/equipamento logístico, e não mercadoria ou embalagem.
b. Instalações devotadas exclusivamente a contêineres vazios, sem movimentação de mercadorias na interface aquaviária, não se subsumem, em sentido estrito, ao conceito legal de “instalação portuária”, nem integram, por si, o Sistema Portuário Brasileiro.
c. A competência setorial da ANTAQ — centrada nos serviços de transporte aquaviário e na exploração da infraestrutura portuária — não alcança, em regra, essas instalações privadas, sendo desnecessária sua definição normativa específica e a previsão de regulação setorial.
d. A incidência do regime portuário e da regulação da ANTAQ poderá ocorrer se e quando a instalação vier a desempenhar atividades típicas portuárias ou a operar em área sujeita ao regime da Lei nº 12.815/2013.
e. Permanecem aplicáveis, conforme o caso, as competências de outras esferas regulatórias (ambiental, urbanística, trabalhista e aduaneira).

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD254421900700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254421900700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 20:40:44.950 - PL073325
EMC 435/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.435/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 106 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a seguinte redação:

> "Art. 106. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhador em todas as modalidades e formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, bem como para submeter seus empregados ao treinamento oferecido pelo Senat, desde que contribua para o sistema".

JUSTIFICAÇÃO

Com a proposta de exclusão das Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTP) do Projeto de Lei em questão, torna-se necessária a regulamentação das requisições de trabalhadores portuários avulsos pelos portos privados.

Nesse contexto, considerando a jurisprudência vigente e em observância ao Princípio Constitucional da Livre Iniciativa, previsto nos artigos 1º, inciso IV, e 170 da Constituição Federal, concede-se aos portos privados a possibilidade de contratar trabalhadores com vínculo empregatício (celetistas) diretamente no mercado, sem a necessidade de intermediação.

CD254744427200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254744427200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:44.950 - PLO73325
EMC 435/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.435/2025

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

CD254744427200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254744427200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:51.390 - PL073325
EMC 436/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.436/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 107 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a seguinte redação:

> "Art. 107. Os portos privados também poderão contratar os serviços de trabalho portuário avulso, sempre por intermédio de Órgão Gestor de Mão de Obra Avulsa – OGMO com jurisdicação na forma de seus estatutos na região onde os mesmos estiverem instalados."

JUSTIFICAÇÃO

Faz-se necessária a regulamentação das requisições de mão de obra avulsa pelos portos privados. Com o objetivo de minimizar o impacto na comunidade portuária, especialmente para os trabalhadores que têm nos portos sua principal fonte de renda, propõe-se manter o modelo atual de contratação, conferindo exclusividade ao Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO) no fornecimento de trabalhadores avulsos, tanto nas áreas do porto organizado quanto nos portos privados localizados fora de seus limites.

Além disso, é fundamental delimitar as competências territoriais de cada OGMO, sejam os já constituídos ou aqueles que venham a ser

CD253911898500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253911898500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:40:51.390 - PL073325
EMC 436/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.436/2025

criados, conforme disposto em seus respectivos estatutos. A exclusividade do OGMO no fornecimento de mão de obra avulsa é, inclusive, respaldada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), que, em Auditoria Operacional sobre o trabalho portuário, aprovou por unanimidade tal posicionamento em Acórdão.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

CD253911898500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253911898500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:41:04.450 - PL073325
EMC 437/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.437/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 111 do Projeto de Lei nº 773, de 2025, a seguinte redação:

> "Art. 111. O OGMO, considerado de utilidade pública e sem fins lucrativos, presta os serviços de administração, gestão, treinamentos e fornecimento de mão de obra avulsa e demais serviços correlatos aos requisitantes de sua atuação, dentro ou fora do porto público.
>
> Parágrafo único. O treinamento previsto no caput poderá ser concedido pelo OGMO a trabalhadores portuários de empresas não associadas, mediante o ressarcimento dos custos envolvidos."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a alteração do *caput* do art. 111 do Projeto de Lei n.º 733, de 2025, e a inclusão de um parágrafo único, com o propósito de ampliar as atribuições dos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMOs). A medida visa permitir que esses órgãos prestem serviços de gerenciamento e fornecimento de mão de obra avulsa a todas as empresas envolvidas em operações portuárias, independentemente de associação.

CD252330857000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252330857000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:41:04.450 - PL073325
EMC 437/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.437/2025

Essa modificação é crucial para que a legislação se adeque à realidade do setor, assegurando que a mão de obra especializada esteja acessível a todas as empresas. A emenda, portanto, busca a universalização do serviço, promovendo maior flexibilidade e eficiência na alocação de recursos humanos no âmbito das operações portuárias.

O reconhecimento da atribuição exclusiva do OGMO na gestão da mão de obra avulsa é um pilar da proposta, pois garante a padronização e a qualidade dos serviços, bem como a legalidade e a integridade dos processos.

A inclusão do parágrafo único possibilita ao OGMO oferecer treinamentos e qualificação aos trabalhadores de empresas não filiadas. Essa medida é fundamental para aprimorar continuamente a mão de obra, capacitando o setor a atender às novas exigências tecnológicas e operacionais de forma eficaz.

Com a expansão de atuação do OGMO a outros atores, além dos associados aos OGMOs, a emenda fomenta o desenvolvimento econômico, a competitividade e a eficiência das atividades portuárias, dentro e fora dos portos públicos. Além disso, promove-se a igualdade de acesso, garantindo que todas as empresas envolvidas com atividades de operações portuárias se beneficiem de processos justos e eficientes de gestão de mão de obra.

Diante do exposto, a aprovação desta emenda é de grande relevância para a modernização da legislação portuária, assegurando que os OGMOs desempenhem plenamente sua função na gestão eficaz e equitativa da mão de obra avulsa.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13025

CD252330857000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252330857000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:41:16.797 - PL073325
EMC 438/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.438/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao *caput* e inciso II do art. 112 do Projeto de Lei nº 773, de 2025, a seguinte redação:

"Art. 112. São atribuições do OGMO, na área de sua atuação, dentro ou fora de porto público, conforme defina o seu Estatuto:

.....

II − manter o rol de trabalhadores portuários avulsos registrados ou cadastrados;

....."

JUSTIFICAÇÃO

A emenda altera o *caput* do art. 112 do Projeto em análise e especifica o âmbito de desempenho das atribuições exercidas pelo OGMO, de modo a abranger tanto as áreas situadas dentro do porto público quanto as exteriores. Com efeito, a adequação da gestão da mão de obra avulsa é um pilar da proposta, pois garante a padronização e a qualidade dos serviços, bem como a legalidade e a integridade dos processos.

A emenda proposta insere o termo "cadastrado" no inciso II do art. 112 do Projeto. A alteração objetiva harmonizar o texto legal com a

CD254153169900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254153169900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:41:16.797 - PL073325
EMC 438/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.438/2025

realidade do trabalho portuário, uma vez que a legislação regente do trabalho portuário permite a coexistência, no sistema de mão de obra avulsa, de trabalhadores registrados e cadastrados.

Com essa alteração, explicita-se que o OGMO é responsável por manter, além da relação de registrados, o rol dos trabalhadores cadastrados, seja como força supletiva, seja como banco de dados dos trabalhadores portuários contratados a vínculo de emprego pelos operadores portuários.

Essa mudança esclarece e legitima a atuação do OGMO na gestão integral do universo de trabalhadores portuários, garantindo a transparência e organização do setor.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13025

CD254153169000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254415316900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 439/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.439/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescente-se o Inciso XVI ao Art.3º, com o seguinte teor:

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

[...]

XVI – Serviço adequado, o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas e/ou preços."

JUSTIFICAÇÃO

O princípio do serviço adequado como pilar da política setorial portuária para a operação e exploração tem como objetivo assegurar que os serviços prestados atendam às necessidades da sociedade de forma eficiente, acessível e contínua. A definição proposta estabelece padrões claros e

CD252087565200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252087565200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 439/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.439/2025

abrangentes, que englobam a regularidade, continuidade e eficiência, essenciais para garantir a confiabilidade dos serviços.

Além disso, aspectos como segurança e atualidade destacam a importância de oferecer serviços que atendam às normas técnicas e de qualidade, acompanhando as inovações e demandas do contexto contemporâneo. A inclusão da generalidade garante que os serviços sejam acessíveis a todos, sem discriminação, enquanto a cortesia na prestação promove um atendimento humanizado e respeitoso.

Por fim, o princípio também reconhece a necessidade de modicidade nas tarifas e/ou preços, assegurando que os custos dos serviços sejam compatíveis com a capacidade de pagamento dos usuários, promovendo a justiça social e o equilíbrio econômico na prestação dos serviços. Dessa forma, o princípio do serviço adequado consolida-se como um pilar fundamental para a gestão eficiente e justa dos serviços públicos e privados.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD252087565200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252087565200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 440/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.440/2025

26 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda modificativa do Inciso XXVI do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XXVI no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

XXVI - Cadeia Verticalizada Indústria-Porto: cadeias integradas que se caracterizam pela conexão direta entre a cadeia produtiva e as atividades portuárias, resultando em geração de carga cativa, fora do ambiente concorrencial portuário, com áreas específicas definidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda de redação ao inciso XXVI tem como objetivo aprimorar a definição de "Cadeia Verticalizada Indústria-Porto", conferindo maior clareza e precisão ao texto legislativo. Essa terminologia destaca a relação direta e integrada entre a cadeia produtiva e as atividades portuárias, que resulta na geração de cargas cativas, desvinculadas do ambiente concorrencial típico do setor portuário.

O conceito revisado fortalece a importância estratégica dessas cadeias verticalizadas no contexto do planejamento portuário, ao delimitar com maior exatidão as áreas específicas destinadas às operações integradas, conforme previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto. Essa delimitação é essencial para garantir a organização e a eficiência no uso da infraestrutura portuária, evitando conflitos de interesse e promovendo a otimização das operações.

Além disso, a emenda reflete as melhores práticas de planejamento e governança portuária, assegurando que os aspectos técnicos e econômicos dessas cadeias sejam compatíveis com os objetivos do desenvolvimento sustentável e integrado dos portos. Ao especificar a exclusão do ambiente concorrencial para as cargas cativas, o texto reforça o caráter exclusivo e estratégico dessas operações, alinhando-se aos princípios de segurança jurídica e eficiência administrativa.

Portanto, a proposta de redação do inciso XXVI contribui para tornar o positivo mais objetivo e alinhado às demandas práticas e normativas do setor tuário, promovendo uma abordagem integrada e funcional ao planejamento estão dessas cadeias.

CD253960154600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253960154600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

.....

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 440/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.440/2025

CD253960154600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253960154600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:41:23.077 - PL073325
EMC 441/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.441/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescentem-se os §§ 5º e 6º ao art. 112 do Projeto de Lei nº 773, de 2025, com a seguinte redação:

"Art. 112. .....

.....

.

§ 5º O OGMO poderá ceder o trabalhador portuário avulso em caráter permanente, sob vínculo empregatício, a operador portuário e a terminal portuário.

§ 6º Enquanto perdurar o vínculo empregatício previsto no parágrafo quinto, o trabalhador não concorrerá a qualquer escala de trabalho avulso."

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda acrescenta os §§ 5º e 6º ao art. 112 do Projeto de Lei nº 773, de 2025, para permitir a cessão permanente de trabalhadores avulsos a operadores portuários e a terminais portuários.

O acréscimo tem por finalidade oferecer maior flexibilidade na contratação de trabalhadores, possibilitando que operadores portuários e terminais ajustem seus quadros de acordo com suas demandas específicas. A

CD251561778000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251561778000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:41:23.077 - PLO73325
EMC 441/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.441/2025

medida promove, ainda, a criação de vínculos de emprego estáveis, o que pode resultar em maiores benefícios e segurança para os trabalhadores no setor.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13025

CD251561778000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251561778000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 442/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.442/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o Inciso II do Art.4º.

“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:”

[...]

II - valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário;

JUSTIFICAÇÃO

A valorização da qualificação e da educação profissional e tecnológica do trabalhador portuário, conforme disposto no inciso "II", está diretamente alinhada aos princípios e objetivos estabelecidos pela Lei nº 11.892/2007, que instituiu a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

CD254622581500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254622581500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 442/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.442/2025

A referida legislação promove a democratização do acesso à educação profissional e tecnológica como ferramenta estratégica para o desenvolvimento social e econômico do país. Além disso, destaca a relevância da formação integral do trabalhador, voltada para o exercício da cidadania, a inovação tecnológica e o atendimento às demandas específicas de diferentes setores produtivos, como o portuário.

Nesse contexto, a qualificação do trabalhador portuário por meio da educação profissional e tecnológica oferece inúmeros benefícios:

Aumento da competitividade: A formação técnica de excelência capacita os profissionais para operarem em um ambiente portuário cada vez mais tecnológico e globalizado.

Redução das desigualdades regionais: A presença de Institutos Federais e programas educacionais voltados para a realidade portuária promove a inclusão social e o desenvolvimento sustentável das regiões portuárias.

Maior segurança e eficiência operacional: Trabalhadores melhor qualificados reduzem riscos e aumentam a produtividade no setor.

Portanto, ao adotar a valorização da educação profissional e tecnológica como princípio, o inciso fortalece a integração entre educação, trabalho e desenvolvimento econômico, em consonância com os objetivos da Lei nº 11.892/2007. Essa medida é essencial para preparar o trabalhador portuário para os desafios do futuro, assegurando sua participação ativa e qualificada no progresso do setor e do país.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254622581500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254622581500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 443/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.443/2025

27 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda modificativa do Inciso XXVIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso XXVIII no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º Para os fins desta Lei,

consideram-se: [..]

XXVIII - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) - instrumento de planejamento da Administração Portuária, que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto público e do porto privado;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão dos portos privados no escopo do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ) demonstra-se fundamental para assegurar o crescimento planejado e sustentável do setor portuário brasileiro. Conforme estabelecido pela Emenda XXVIII, o PDZ é um instrumento estratégico de planejamento da Administração Portuária, abrangendo tanto as administrações públicas quanto privadas.

Neste sentido, a elaboração de PDZs por portos privados permite uma melhor coordenação das atividades portuárias em âmbito regional e nacional, promovendo uma integração mais eficaz com as demandas logísticas e econômicas. Além disso, o planejamento ordenado das áreas e instalações dos portos privados contribui para:

Sustentabilidade ambiental: a adoção de práticas que minimizem impactos ambientais, alinhando o desenvolvimento portuário com objetivos ecológicos.

Eficiência econômica: o uso otimizado de recursos e infraestrutura, promovendo competitividade no comércio internacional.

enamento territorial: a gestão planejada do espaço portuário para evitar flitos de uso e garantir sua adequação às necessidades operacionais e oeconômicas.

CD253942501200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253942501200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 443/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.443/2025

Assim, a incorporação dos portos privados no PDZ reforça o compromisso de desenvolver um sistema portuário integrado, moderno e sustentável, capaz de atender às demandas crescentes do mercado, ao mesmo tempo em que respeita diretrizes ambientais e promove o crescimento econômico do país. Essa medida não apenas assegura a eficiência e competitividade dos portos, mas também fortalece a posição estratégica do Brasil no

CD253942501200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253942501200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

comércio global. Portanto, a proposta de redação do inciso XXVIII contribui para tornar o dispositivo mais objetivo e alinhado às demandas práticas e normativas do setor portuário, promovendo uma abordagem integrada e funcional ao planejamento e gestão dessas cadeias

.....

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 443/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.443/2025

CD253942501200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253942501200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 444/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.444/2025

28 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda de redação do Inciso XXIX do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso XXIX no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º Para os fins desta Lei,

consideram-se: [..]

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

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do Regulamento de Exploração do Porto (REP) como instrumento aplicável tanto aos portos públicos quanto aos portos privados é uma medida indispensável para garantir maior segurança jurídica e promover a transparência nas operações portuárias. Ao estabelecer princípios gerais e condições claras para o funcionamento e a exploração dos portos, o REP fortalece a confiança dos usuários e demais stakeholders no setor portuário.

Nos portos públicos, o REP é um guia essencial para uniformizar práticas, assegurar a eficiência operacional e atender às demandas da sociedade. Já nos portos privados, a obrigatoriedade de um regulamento similar permite padronizar a prestação de serviços, reduzir ambiguidades contratuais e garantir que as operações sigam critérios de transparência, contribuindo para uma relação de confiança entre os prestadores e demandantes de serviços portuários.

Além disso, essa uniformização normativa promove uma maior integração entre as administrações portuárias, públicas e privadas, fomentando um ambiente competitivo e saudável que beneficie a economia nacional. O REP, assim, funciona como um pilar estratégico para o desenvolvimento sustentável do sistema portuário brasileiro, assegurando que suas operações atendam às melhores práticas de governança e respeitem os interesses dos usuários e da sociedade.

.....

Sala da Comissão, ...

CD258540058200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258540058200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:41:29.343 - PL073325
EMC 445/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.445/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescente-se o art. 114 ao Projeto de Lei nº 773, de 2025, renumerando-se os seguintes:

> "Art. 114. Os serviços, atribuições e competências previstos neste capítulo, serão exercidos exclusivamente por OGMO com abrangência sobre a localidade da instalação portuária que optar pela utilização de trabalho portuário avulso, conforme previsto no estatuto social do respectivo órgão gestor, sendo vedada a atuação de sindicato ou qualquer outra entidade no exercício das mesmas.
>
> Parágrafo único. É vedada a inclusão dos serviços, atribuições e competências, referidos no *caput* deste artigo, em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, bem como em qualquer outro instrumento.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a inclusão de artigo ao Projeto de Lei n.º 733, de 2025, com o propósito de assegurar as prerrogativas do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) na administração da mão de obra para

CD255156285100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255156285100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:41:29.343 - PL073325
EMC 445/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.445/2025

operadores portuários em portos públicos e terminais privados localizados fora das áreas do porto público.

A medida visa permitir que o OGMO exerça suas funções de forma abrangente, garantindo uma administração coesa e eficiente da mão de obra, tanto em portos públicos quanto em terminais privados.

Além disso, a ampliação da atuação do OGMO contribuirá para a eficiência operacional e a flexibilidade das operações, permitindo que as necessidades específicas de cada terminal e as diversidades regionais sejam atendidas de forma adequada.

A emenda é crucial para a garantia de direitos dos trabalhadores avulsos, uma vez que garante condições de trabalho adequadas e respaldadas por uma gestão reconhecida e respeitada.

A centralização da gestão da mão de obra resultará na melhoria da qualidade dos serviços, na otimização de processos, no aumento da competitividade do setor portuário e na melhor oferta de serviços nos terminais. Tais benefícios atraem investimentos e fomentam o desenvolvimento econômico.

A aprovação desta emenda é de fundamental importância para adaptar a legislação às necessidades do setor portuário contemporâneo, promovendo uma administração mais integrada e eficaz que beneficia trabalhadores, operadores e o desenvolvimento do setor como um todo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

2025-13025

CD255156285100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255156285100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:41:36.610 - PL073325
EMC 446/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.446/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 116 do Projeto de Lei nº 773, de 2025, a seguinte redação:

"Art. 116. A inscrição de trabalhador avulso será classificada segundo os seguintes agrupamentos:

I – registro de trabalhador portuário avulso: inscrição do trabalhador portuário avulso, com prioridade na escalação para os serviços requisitados, mediante critérios de escalação do respectivo OGMO; e

II – cadastro de trabalhador portuário avulso: inscrição do trabalhador portuário avulso, aprovado em processo seletivo de acesso ao OGMO, como contingente supletivo, que poderá ser escalado para os serviços requisitados quando ainda permanecerem vagas não atendidas pelos trabalhadores portuários registrados.

Parágrafo único. A partir da vigência desta Lei, todos os processos seletivos e inscrições no OGMO considerarão os trabalhadores como portuários avulsos cadastrados multifuncionais, mediante treinamentos e capacitações para as várias atividades portuárias."

CD257117492400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257117492400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:41:36.610 - PL073325
EMC 446/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.446/2025

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a alteração da redação do art. 116 do Projeto de Lei n.º 733, de 2025, com o propósito de preservar a coexistência histórica de trabalhadores portuários registrados e cadastrados no sistema de mão de obra avulsa. Essa previsão legal é fundamental para a organização do trabalho portuário, pois confere prioridade de escalação aos trabalhadores registrados, ao passo que os cadastrados atuam como um quadro supletivo, suprindo a demanda quando o contingente de registrados não é suficiente.

A manutenção dessa estrutura é essencial devido à sazonalidade das operações portuárias e às particularidades regionais dos diversos portos do País. A possibilidade de os OGMOs (Órgãos Gestores de Mão de Obra) manterem um quadro de trabalhadores cadastrados garante um dimensionamento mais preciso da força de trabalho avulsa, permitindo que cada porto atenda às suas necessidades específicas de forma eficaz.

Adicionalmente, a inclusão do parágrafo único, que prevê a admissão de todos os trabalhadores portuários avulsos cadastrados como multifuncionais, alinha-se às diretrizes da CEPORTOS (Comissão Especial do Trabalho Portuário). A multifuncionalidade é um benefício mútuo, pois não apenas aumenta a qualificação e a renda dos trabalhadores, mas também gera vantagens significativas para os empregadores.

Uma força de trabalho mais flexível e capacitada permite aos operadores portuários reagir de forma mais rápida às exigências do mercado, resultando em maior eficiência operacional. Isso, por sua vez, eleva a competitividade dos portos nacionais e contribui para a geração de mais empregos e renda no setor.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO LOPES

CD257117492400

2025-13025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257117492400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 447/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.447/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Suprime-se o Inciso V do Art.4º:

“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:

[...]

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

JUSTIFICAÇÃO

A proposta supressiva do inciso busca restabelecer a obrigação do Estado em regular a atividade econômica portuária para todos, seja público ou privado, e que não atuem de forma abusiva ao fixarem as suas tarifas ou preços infringindo o princípio da modicidade.

A proposta do inciso V traz um grande eufemismo ao tratar da modicidade, propondo apenas a ação de "estímulo" pelo Estado, ou seja, outro tratamento diferenciado para o porto privado, o que representa uma diminuição

CD250534462800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250534462800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 447/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.447/2025

do seu papel como garantidor da modicidade e da publicidade dos preços públicos.

Isso gera um risco de tolerância a práticas de preços que não sejam módicos, retirando das mãos do Estado o seu papel de sancionar e, pelo projeto, agora somente com a responsabilidade de apenas estimular para obter a modicidade. Somente através de um papel garantista o Estado pode inibir condutas abusivas do setor privado, não sendo viável depender da autorregulação (Art. 38 e seguintes do projeto) neste campo econômico devido ao claro conflito de interesses entre a exploração comercial e as necessidades dos usuários exportadores e importadores.

O princípio da modicidade tarifária tem como objetivo garantir que tarifas e preços públicos sejam acessíveis, promovendo o equilíbrio entre os custos operacionais e os interesses sociais e econômicos. Esse princípio está implicitamente presente na Constituição Federal brasileira de 1988, que estabelece como um dos fundamentos do serviço público o atendimento ao interesse coletivo, conforme o artigo 175, que regula a prestação de serviços públicos mediante concessão ou permissão, sempre por meio de licitação.

No campo da legislação infraconstitucional, a modicidade tarifária é reforçada por normas como a Lei nº 8.987/1995, que trata do regime de concessão e permissão de serviços públicos. O artigo 6º dessa lei prevê que a tarifa seja justa e adequada, visando não apenas à remuneração do concessionário, mas também à proteção do usuário contra abusos econômicos

A atual legislação portuária é mais assertiva e benéfica pró usuários dos serviços portuários ao utilizar o termo "garantia" (Art. 3º, II, Lei nº 12.815/2013), referindo-se ao compromisso de assegurar que determinadas condições serão cumpridas ou que certos direitos serão protegidos e, a proposta legislativa ora com emenda supressiva, visa exatamente retirar a intervenção do Estado diante de práticas abusivas das administrações portuárias privadas, pois o porto público estará diante da ação garantista deste

CD250534462800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250534462800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 447/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.447/2025

por força do Art.3º, III e, aqui residindo mais um dispositivo sub-reptício de legalizar uma assimetria regulatória em prol do porto privado.

O garantismo se manifesta de várias formas, incluindo, no caso em questão, a garantia legal, independentemente de cláusulas contratuais específicas, como a garantia de produtos e serviços no Código de Defesa do Consumidor ou dos usuários dos serviços prestados pelas instalações portuárias.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250534462800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250534462800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 448/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.448/2025

29 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda de redação do Inciso XXXII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso XXXII no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º Para os fins desta Lei,

consideram-se: [..]

XXXII - Economia Azul - usos, gestão e conservação sustentável dos recursos oceânicos e marinhos, visando apoiar o crescimento econômico, melhorar os meios de subsistência e garantir a saúde ecológica, nas atividades que equilibram o desenvolvimento com a proteção da biodiversidade marinha, buscando benefícios sociais, ambientais e econômicos de longo prazo, em conformidade com regulamentos e padrões nacionais e internacionais;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do inciso referente à Economia Azul destaca a importância de um modelo de desenvolvimento que reconheça o enorme potencial dos recursos oceânicos e marinhos para impulsionar o crescimento econômico, sem comprometer os ecossistemas. Essa abordagem é particularmente relevante para países como o Brasil, com uma vasta área costeira e um dos maiores litorais do mundo.

A Economia Azul promove um equilíbrio estratégico entre o uso sustentável dos recursos marítimos e a conservação da biodiversidade marinha, contribuindo não apenas para a saúde ambiental, mas também para benefícios sociais e econômicos. Ao garantir a conformidade com regulamentos e padrões nacionais e internacionais, a emenda fortalece a governança ambiental e assegura a adoção de melhores práticas, alinhando o Brasil aos esforços globais para enfrentar desafios como a mudança climática e a degradação dos ecossistemas.

Essa proposta também contribui diretamente para Geração de empregos e inclusão social ao fomentar atividades como a pesca sustentável, o turismo costeiro e a biotecnologia marinha e a segurança alimentar e energética, através da exploração responsável dos recursos marinhos para atender às demandas da sociedade.
Portanto, a adoção desse inciso reforça o compromisso com um desenvolvimento sustentável de longo prazo, promovendo equilíbrio entre crescimento econômico, proteção ambiental e bem-estar social, posicionando o Brasil como líder em iniciativas de Economia Azul.

CD251211349500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251211349500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 448/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.448/2025

CD251211349500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251211349500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 18:38:57.177 - PL073325
EMC 449/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.449/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 0733/25)

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA Nº

Dê-se nova redação aos incisos I, II, III, IV, V, XXVIII e XXXI do art. 13; ao art. 16; ao § 3º do art. 19; ao § 2º do art. 20; às alíneas "a" e "c" do inciso I do art. 21; às alíneas "a", "g", "h" e "i" do inciso IV do art. 21; aos §§ 3º e 5º do art. 21; às alíneas "a", "b" e "c" do inciso I do art. 22; e ao inciso I do art. 22 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, com a seguinte redação:

"Art. 13. .....:
I - celebrar contrato de gestão com o ministério competente, sempre acompanhado de parecer do Conselho de Autoridade Portuária;
II - submeter ao ministério competente proposta de revisão da poligonal do porto, sempre acompanhado de parecer do Conselho de Autoridade Portuária;
III - elaborar e submeter à aprovação do ministério competente o PDZ e o Plano Mestre do porto, sempre acompanhado de parecer do Conselho de Autoridade Portuária;
IV - estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto (REP), observadas as diretrizes do ministério competente, submetendo-o previamente à manifestação do Conselho de Autoridade Portuária;
V - editar a estrutura tarifária, propor e arrecadar os valores relativos à sua atividade, observada a regulamentação da Antaq, sempre acompanhado de parecer do Conselho de Autoridade Portuária;
XXVIII - propor ao ministério competente a abertura de capital social da empresa de economia mista, mantido o controle acionário, sempre acompanhado de parecer do Conselho de Autoridade Portuária;
XXXI - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária, incluindo a disponibilização de instalações físicas e recursos humanos, segundo as necessidades estabelecidas por este."

.....

"Art. 16. A proposta de revisão da poligonal do porto, do PDZ e do Plano Mestre deverá ser obrigatoriamente submetida a Audiência Pública e apresentada ao Conselho de Autoridade Portuária, sob pena de nulidade."

CD257597158400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257597158400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:38:57.177 - PL073325
EMC 449/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.449/2025

.....

"Art,. 19.....
§ 3º A indicação do representante da classe empresarial a que alude o caput deste artigo será feita pelo Bloco II, do Conselho de Autoridade Portuária."

"Art. 20. .....

§ 2º O CAP é de caráter consultivo da autoridade portuária, podendo deliberar sobre o próprio regimento."

"Art. 21. .....
I - .....
a) 1 (um) representante do Governo Federal, indicado pelo ministério competente sobre as atividades portuárias, que será o presidente do CAP;
.....
c) 1 (um) representante indicado dentre os municípios onde se localiza o porto, tendo por base a sua poligonal;

IV - .....
a) 1 (um) representante dos importadores;
.....
g) 1 (um) representante dos armadores de linha regular de cabotagem;
h) 1 (um) representante dos armadores de linha regular de longo curso;
i) 1 (um) representante dos agentes marítimos.

§ 3º A presidência do CAP será indicada pela União.
§ 5º Os membros do CAP serão designados pelo ministério competente sobre as atividades portuárias; para um mandato de 2 (dois) anos, com possibilidade de recondução;"

"Art. 22.....
I - Opinar previamente sobre:
a) alterações no modelo de governança da autoridade portuária;
b) revisão da poligonal do porto, do PDZ, do Plano Mestre e do Regulamento de Exploração do Porto (REP);
c) conteúdo do contrato de gestão a ser celebrado entre a autoridade portuária e o ministério competente; e"

Inclua-se o inciso XVIII ao art. 2º; o inciso XXXVI ao art. 13; os incisos V e VI ao art. 22; e os §§ 1º, 2º, 3º e 4º ao art. 22 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, com a seguinte redação:

"Art.2º.....
.....

XVIII - o Conselho de Autoridade Portuária (CAP);"

CD257597158400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257597158400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:38:57.177 - PLO73325
EMC 449/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.449/2025

"Art.13.....

XXXVI - disponibilizar instalações e áreas para o desenvolvimento das atividades do OGMO, segundo as diretrizes estabelecidas pelo Conselho de Autoridade Portuária."

"Art. 22.....

.....

V - eleger os representantes dos empresários no conselho de administração da autoridade portuária; e
VI - fiscalizar o cumprimento das obrigações assumidas pela autoridade portuária no âmbito dos contratos de gestão.
§ 1º. Os pedidos de aprovação de Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário, de Poligonal do Porto e respetivas revisões deverão ser instruídos com parecer técnico emitido pelo Conselho de Autoridade Portuária correspondente, sob pena de nulidade do procedimento.
§ 2º. A Autoridade Portuária deverá notificar o Conselho de Autoridade Portuária correspondente para, no prazo de 30 (dias), prorrogáveis por igual período, emitir parecer técnico sobre pedidos de aprovação de Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário, de Poligonal do Porto ou de respectivas revisões.
§ 3º. Na hipótese de inércia comprovada do Conselho de Autoridade Portuária, a Autoridade Portuária poderá submeter o pedido ao Ministério Competente sem o parecer técnico referido nos §§ 1º e 2º.
§ 4º O agente público responsável pelas deliberações envolvidas nos temas listados no presente artigo deve obrigatoriamente analisar e se posicionar de forma justificada em relação ao parecer emitido pelo CAP."

Suprima-se do texto do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a alínea "f" do inciso IV e o § 4º do art. 21.

JUSTIFICAÇÃO

O Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é o mais democrático dos colegiados que integram a estrutura de governança setorial, nada mais natural, portanto, do que incorporá-lo ao Sistema Portuário Brasileiro.

Com base no texto proposto originalmente no PL, entende-se por necessário efetuar alguns ajustes na composição do colegiado, mantendo-se, contudo, a mesma estrutura prevista, ou seja, dividido em quatro blocos.

É imprescindível que o CAP seja previamente ouvido na estruturação das

CD257597158400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257597158400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:38:57.177 - PL073325
EMC 449/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.449/2025

principais ferramentas de planejamento do porto, notadamente, no planejamento estratégico, na definição da poligonal, no PDZ, no Plano Mestre e no Regulamento de Exploração do Porto, cabendo destacar que, no tocante ao Plano Mestre, o PL original foi silente quanto a sua existência.

Manteve-se, contudo, a ideia de limitar o colegiado no caráter consultivo, entendendo-se que as autoridades e administrações portuárias já se encontram dotadas de instâncias suficientes para aprovação de seus atos, sendo que incluir o CAP nesta condição teria o condão de tornar ainda mais complexa a gestão dos portos.

A supressão de representante dos práticos no colegiado decorreu da iniciativa de sua própria representação (Conapra).

Por fim, importa destacar que se busca efetivamente trazer para o CAP uma maior representatividade, para além da própria poligonal do porto, com uma visão de complexo portuário, além de um locus de reflexão e debate acerca do que se pretende para o futuro dos portos brasileiros, daí a sua inclusão como partícipe no conteúdo dos futuros contratos de gestão.

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD257597158400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257597158400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 450/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.450/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do Inciso VI do Art.4º:

“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:

[...]

VI – estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos e privados, bem como às instalações e atividades portuárias;”

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta ao inciso "VI – estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos públicos e privados, bem como às instalações e atividades portuárias;" busca assegurar a efetiva aplicação do princípio da isonomia e promover a competitividade justa no setor portuário brasileiro.

CD253434148200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253434148200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 450/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.450/2025

A redação original do inciso reforça a garantia de amplo acesso exclusivamente aos portos públicos, algo que já é inerente à sua natureza pública e à sua função social. No entanto, exclui explicitamente os portos privados da mesma prerrogativa, o que contraria o equilíbrio competitivo que deve nortear o setor. Observa-se, na prática, que terminais de uso privado frequentemente erigem barreiras ao acesso às suas instalações, limitando a utilização por determinados usuários e comprometendo o conceito de Facilidade Essencial (Essential Facilities). Este conceito, consagrado nos Arts. 7º e 13º da Lei nº 12.815/2013, determina que portos, sejam públicos ou privados, devem atuar de maneira acessível e não discriminatória.

Ao incluir expressamente os portos privados na garantia de amplo acesso, busca-se mitigar práticas que favoreçam a restrição ou discriminação de usuários, promovendo a transparência e a equidade nas operações portuárias. Essa medida visa assegurar um ambiente regulatório equilibrado, incentivando uma concorrência saudável entre os agentes do setor e alinhando-se ao interesse público de eficiência logística e desenvolvimento sustentável.

Ademais, a inclusão também reforça o compromisso com os pilares da competitividade e da integração dos atores do setor, promovendo a harmonização entre os interesses públicos e privados e ampliando as condições para um crescimento econômico equilibrado e inclusivo.

Por fim, a alteração contribui para a modernização do marco regulatório, alinhando-o com as melhores práticas internacionais, e demonstra o compromisso do Brasil em consolidar-se como um dos principais players no comércio global.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD253434148200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253434148200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 451/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.451/2025

30 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda de redação do Inciso XXXIV do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda supressiva do texto do inciso XXXIV no Art.6º.

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

[..]

~~*XXXIV - Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário: entidade autorreguladora, que pela sua proximidade das atividades portuárias e aquaviária 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.*~~

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de supressão do inciso XXXIV, que prevê a criação da "Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário", fundamenta-se em uma análise criteriosa dos riscos associados à implementação de um modelo de autorregulação no setor portuário. Apesar da intenção de promover maior eficiência e agilidade, a instituição dessa entidade autorreguladora apresenta preocupações significativas que podem comprometer a transparência, a imparcialidade e o equilíbrio competitivo no setor.

Riscos de Cartelização e Discriminação: A criação de uma estrutura de coordenação entre as empresas prestadoras de serviços portuários pode facilitar processos de cartelização. Conforme definido pelo CADE, o cartel é qualquer prática entre concorrentes que vise fixar preços, dividir mercados ou restringir a produção, o que seria um grave risco ao ambiente de livre concorrência. Além disso, usuários que reivindiquem um tratamento justo podem ser discriminados, uma vez que os interesses das empresas participantes podem ser privilegiados em detrimento dos princípios de justiça e equidade.

Contradição Normativa e Redução da Autoridade Estatal: Ao permitir que uma entidade privada estabeleça normas para o setor, corre-se o risco de contradições entre as diretrizes do regulador estatal e as práticas implementadas pela câmara autorreguladora. Essa sobreposição de competências enfraquece o papel do Estado, que, conforme o Art. 174 da Constituição Federal, é o agente normativo e regulador da atividade econômica. A transferência dessa atribuição para o setor privado viola os princípios constitucionais, colocando em risco o bem-estar coletivo e a função fiscalizadora Estado.

a de Transparência e Conflito de Interesses: A ausência de um rito

CD252172117900
Para verificar a assinatura acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252172117900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

processual claro, combinado com a falta de mecanismos robustos de prestação de contas, pode resultar em práticas obscuras e no fortalecimento dos interesses dos gestores portuários, em vez de atender ao interesse público. Além disso, a possibilidade de captura da agência reguladora ou de conflitos decorrentes da "porta giratória" – onde agentes públicos assumem cargos na iniciativa privada no mesmo setor – representa uma ameaça à imparcialidade e à ética na administração pública.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 451/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.451/2025

CD252172117900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252172117900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 451/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.451/2025

Imparcialidade e Direitos dos Usuários: O modelo proposto apresenta dificuldades para garantir imparcialidade, especialmente na aplicação de penalidades e na resolução de controvérsias. Ademais, há o risco de que a autorregulação crie barreiras técnicas ou até mesmo impeça o direito de petição dos usuários perante o órgão regulador, a ANTAQ, o que seria contrário aos preceitos fundamentais de acesso à justiça e à defesa dos direitos dos usuários.

Diante dessas considerações, a supressão do inciso XXXIV é necessária para preservar o papel do Estado na normatização e fiscalização do setor portuário, evitando riscos de cartelização, conflitos de interesse e comprometimento da transparência e da imparcialidade. A manutenção da regulação sob responsabilidade estatal é essencial para assegurar um ambiente justo, equilibrado e alinhado aos princípios do interesse público e da Constituição Federal.

.....

Sala da Comissão, ...

CD252172117900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252172117900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 18:42:36.737 - PL073325
EMC 452/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.452/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 0733/25)

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA Nº

Suprima-se do texto do Projeto de Lei nº 733, de 2025, o inciso XIII do artigo 2º; o inciso XIII, do artigo 6º; e os artigos 31 a 37.

JUSTIFICAÇÃO

As empresas de fornecimento de produtos e serviços a navios não se confundem com operadores de infraestrutura portuária nem com prestadores de serviços de transporte aquaviário.

A Lei nº 12.815/2013, que será revogada em caso de aprovação de presente Projeto de Lei, concentra-se na exploração de instalações portuárias destinadas à movimentação de cargas e passageiros, não abarcando, em sentido estrito, a definição e regulação setorial de "fornecedores de bordo".

A competência da ANTAQ, nos termos da Lei nº 10.233/2001, volta-se à regulação e fiscalização da prestação de serviços de

CD259093163400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259093163400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:42:36.737 - PL073325
EMC 452/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.452/2025

transporte aquaviário e da exploração da infraestrutura portuária, não abrangendo, como regra, a disciplina material das atividades comerciais privadas de fornecimento a navios, salvo quanto a normas de acesso, segurança, operação portuária e demais interfaces com a infraestrutura.

Há, ademais, iniciativa legislativa própria – PL nº 2.970/2024 – especificamente voltada a regulamentar o setor de fornecimento a navios, delineando direitos, deveres e a integração a sistemas eletrônicos como a janela única marítima (MSW), o que reforça a desnecessidade de inserir definição e regime no bojo de diplomas voltados ao Sistema Portuário Brasileiro.

Fundamentação jurídico-regulatória

Delimitação do Sistema Portuário Brasileiro

A Lei nº 12.815/2013 disciplina a exploração, direta ou indireta, pela União, dos portos organizados e das instalações portuárias, com foco nas atividades de movimentação de passageiros e cargas, bem como na atracação de embarcações.

Suas definições centrais (v.g., "porto organizado", "instalação portuária", "arrendamento", "autorização") orbitam a infraestrutura e os serviços portuários correlatos, não abrangendo, em sentido estrito, atividades comerciais acessórias realizadas por terceiros a bordo ou em terra, como o fornecimento de mantimentos, peças, combustíveis em pequenas quantidades, utilidades e serviços diversos ao navio (ship chandling).

Por conseguinte, não se revela necessário – nem sistematicamente adequado – positivar, em legislação voltada à organização e exploração da infraestrutura portuária, uma categoria jurídica específica para "empresas de fornecimento a navios".

CD259093163400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259093163400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:42:36.737 - PL073325
EMC 452/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.452/2025

Tratamento legislativo específico em curso – PL nº 2.970/2024

O PL nº 2.970/2024 de relatoria deste Parlamentar propõe a regulamentação própria das atividades de fornecimento de produtos e serviços para navios, estabelecendo direitos e deveres para o setor, inclusive:

a. direito de acesso às instalações portuárias, condicionada ao cumprimento das exigências do porto;

b. participação no sistema marítimo de janela única (MSW – Maritime Single Window), para a troca eletrônica de informações sobre chegada, permanência e partida de navios;

c. deveres de observância à legislação vigente e de guarda do sigilo profissional e comercial.

A existência de proposição legislativa autônoma sobre o tema confirma a conveniência de não inserir, em diplomas voltados ao Sistema Portuário Brasileiro, definição e regime próprios para fornecedores de bordo.

Conclusão

Em rigor técnico, as empresas de fornecimento a navios não integram, em sentido estrito, o Sistema Portuário Brasileiro tal como delineado pela Lei nº 12.815/2013, nem se subsumem ao âmbito material típico da competência regulatória da ANTAQ sobre serviços de transporte aquaviário e exploração de infraestrutura portuária (Lei nº 10.233/2001).

Recomenda-se, portanto, afastar a inclusão de definição setorial dessas empresas no diploma em exame e, ao invés, remeter

CD259093163400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259093163400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:42:36.737 - PLO73325
EMC 452/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.452/2025

seu tratamento regulatório específico ao instrumento adequado, notadamente o PL nº 2.970/2024, sem prejuízo do cumprimento, por tais agentes, das normas portuárias de acesso, segurança e operação impostas pela autoridade portuária e pelos órgãos anuentes.

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD259093163400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259093163400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

(PL 0733/25)

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA Nº

Inclua-se o artigo 149-A no Projeto de Lei nº 733, de 2025, com a seguinte redação:

"Art. 149-A. A Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 15. São beneficiários do Reporto o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo, inclusive aquelas que operam com embarcações de offshore, os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação e os Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios." (NR)

.....

……
……

"Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2040. (NR)"

CD254277452300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

JUSTIFICAÇÃO

O REPORTO, ou Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, é um regime aduaneiro especial brasileiro criado e vigente desde 2004 para estimular investimentos na infraestrutura portuária e em setores de transporte associados.

Atualmente o regime é destinado a empresas que atuam no setor, como operadores portuários, concessionários de portos, arrendatários de instalações portuárias, empresas que exploram terminais de uso privado, concessionários de transporte ferroviário, empresas de dragagem, concessionários de recintos alfandegados de zona secundária e centros de treinamento profissional.

Basicamente, ele permite que empresas beneficiárias adquiram máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens específicos com a suspensão do pagamento de alguns tributos federais: Imposto de Importação (II); Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); Contribuição para o PIS/PASEP; e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

Para usufruir da suspensão, algumas condições devem ser atendidas: (a) Os bens devem ser adquiridos diretamente pelo beneficiário habilitado; (b) Devem ser destinados ao ativo imobilizado da empresa; (c) Devem ser utilizados exclusivamente na execução de serviços específicos relacionados à atividade portuária ou de transporte (como carga, descarga, armazenagem, movimentação de mercadorias, dragagem, sistemas de apoio, segurança, monitoramento, treinamento, etc.); (d) A suspensão do Imposto de Importação (II) só se aplica a bens que não tenham similar produzido no Brasil; (e) O beneficiário precisa estar em dia com os tributos federais e assinar um termo de responsabilidade.

CD254277452300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

A suspensão dos tributos não é definitiva desde o início. Após 5 anos da compra ou importação, e desde que todas as condições do regime tenham sido cumpridas, a suspensão se converte em isenção definitiva para o II e o IPI e alíquota zero para o PIS/PASEP e a COFINS.

Existe uma lista específica de máquinas, equipamentos e bens que podem ser adquiridos sob o REPORTO, definida pelo Poder Executivo e detalhada em regulamentações como o Anexo I do Decreto nº 6.582/2008.

Em resumo, o REPORTO é um incentivo fiscal que reduz o custo de investimento em bens de capital para empresas do setor portuário e de transporte relacionado, visando modernizar e ampliar a capacidade dessas infraestruturas essenciais para o comércio exterior brasileiro. O regime está atualmente em vigor para aquisições e importações realizadas até 31 de dezembro de 2028.

Um breve histórico do Reporto nos remete inicialmente à Medida Provisória nº 206, de 9 de agosto de 2004. Posteriormente, essa medida provisória foi convertida na Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, que é a lei que formalmente estabeleceu o regime. O objetivo principal era (e continua sendo) incentivar a modernização e expansão da infraestrutura portuária através da desoneração tributária na aquisição de máquinas e equipamentos.

Conforme o Artigo 15 da Lei nº 11.033/2004 original, os beneficiários eram: (a) o operador portuário; (b) o concessionário de porto organizado; (c) o arrendatário de instalação portuária de uso público; e (d) a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto.

Essa lei vem passando por modificações, com vistas a ampliar o rol de beneficiários. Inicialmente, a Lei nº 11.774, de 2008, alterou o art. 15 da Lei nº 11.033/2004, incluindo o concessionário de transporte ferroviário no rol de beneficiários. Posteriormente, a regulamentação do regime, como a Instrução Normativa RFB nº 1370, de 2013, consolidou uma lista mais ampla de beneficiários, refletindo também as disposições da Lei nº 12.815/2013 (Marco

CD254277452300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

Legal dos Portos). Essa lista inclui: (a) concessionários de transporte ferroviário (Lei 11.774, de 2008); (b) empresas autorizadas a explorar instalação portuária de uso privado exclusivo (inclusive as que operam com embarcações de offshore); (c) empresas de dragagem; (d) concessionários ou permissionários de recintos alfandegados de zona secundária; e (e) centros de treinamento profissional especificados na Lei nº 12.815/2013.

O REPORTO teve sua vigência prorrogada diversas vezes desde sua criação. Originalmente previsto para terminar em 31 de dezembro de 2007, foi estendido sucessivamente para 2010, 2011, 2015 e 2023. A prorrogação mais recente ocorreu com a Lei nº 14.787, de 2023, que estendeu a aplicação do regime para aquisições realizadas até 31 de dezembro de 2028.

Este histórico demonstra a evolução do REPORTO como uma política de incentivo consolidada, adaptando-se ao longo do tempo para abranger um maior número de elos da cadeia logística associada aos portos, estendendo sua vigência para continuar fomentando investimentos no setor.

Entende-se por necessário, neste momento, estender os benefícios do Reporto aos Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios (Depots) e aos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex). Atualmente excluídas do regime, essas instalações desempenham funções críticas na cadeia logística do comércio exterior brasileiro.

Os Depots funcionam como pontos nodais na logística do contêiner: são o ponto de partida para a exportação, onde os exportadores retiram unidades vazias para estufagem de suas mercadorias, e o ponto de chegada para a importação, onde os importadores devolvem os contêineres após o esvaziamento. Seu papel de suporte abrange, portanto, toda a cadeia de importação e exportação, garantindo a disponibilidade e a condição adequada dos equipamentos de transporte.

Os Redex, por sua vez, são instalações retroportuárias autorizadas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) para a realização de procedimentos de despacho aduaneiro de exportação. Os Redex agilizam

CD254277452300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

e simplificam os trâmites de exportação, atuando como um ponto de consolidação e liberação de cargas fora do ambiente portuário principal. Isso contribui para reduzir a burocracia, minimizar custos de armazenagem e aliviar o congestionamento nos portões e pátios dos portos. As atividades típicas realizadas em um REDEX incluem o recebimento de cargas de diversos exportadores, armazenagem, preparação da carga, consolidação em contêineres, unitização e, crucialmente, o processamento do desembaraço aduaneiro junto à RFB. Atualmente o país conta com 41 Redex. E, de toda exportação do Porto de Santos, 40% passa pelos Redex localizados nos municípios de Santos, Guarujá e Cubatão.

A localização estratégica dessas instalações retroportuárias, muitas vezes adjacentes aos portos, destaca seu papel como interface crucial entre os terminais marítimos e o transporte terrestre. A gestão eficiente da transferência de contêineres e dos processos aduaneiros nesses locais é essencial para garantir um fluxo contínuo entre o transporte marítimo e terrestre, consolidando-os como parte integral da infraestrutura logística nacional. Contudo, enquanto terminais de zona primária, portos secos alfandegados, concessionárias de ferrovia e empresas de dragagem aumentaram sua eficiência operacional impulsionados pelo Reporto, o mesmo não aconteceu com os Depots e Redex.

Em logística, a eficiência do sistema é dada pela capacidade do elo mais ineficiente. Hoje a disparidade de custos de capital dos agentes é notória. Enquanto terminais portuários e operadores anunciam investimentos vultosos, frequentemente na casa dos bilhões de Reais (como os R$ 10,6 bilhões previstos para Santos, R$ 1,6 a R$ 2,6 bilhões para um novo terminal em Suape), os Depots e Redex lutam para modernizar suas frotas e infraestruturas.

Conforme estudo da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres - ABTTC com a participação de 55 Depots, 37,7% da frota de empilhadeiras para a movimentação de contêineres utilizada nestes terminais têm mais de 15 anos

CD254277452300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

de utilização e representam um custo de manutenção médio anual de R$ 163.560,00 por equipamento - 4 vezes mais do que um equipamento com até 5 anos de utilização. Sem acesso ao Regime, as empresas simplesmente não conseguem importar novos equipamentos. Para operar, os Depots e Redex têm adquirido equipamentos de segunda mão, com no mínimo mais de 5 anos de uso. São equipamentos que entram na operação já muito desgastados, com baixa disponibilidade de horas, alto custo de manutenção e dificuldades em peças para reposição, o que resulta em impacto negativo na produtividade destas atividades.

Para reverter esse quadro e reduzir o hiato de eficiência entre o porto e seus parceiros, os Depots e Redex demandam investimentos em empilhadeiras de pequeno e grande portes (NCM 8427.20.10) e empilhadeiras tipo “Reach Stacker” (NCM 8426.4190), para que possam acompanhar a performance na movimentação registradas pelos operadores portuários e ansiada pelos exportadores nacionais.

A ausência do benefício resulta em um custo adicional de quase US$90.000 para importar um único Reach Stacker, representando um acréscimo de mais de 19% sobre o custo que um beneficiário do regime teria. Essa diferença substancial constitui uma barreira significativa ao investimento para Depots e Redex, dificultando a renovação e expansão de suas frotas de equipamentos essenciais. A inclusão no Reporto tornaria esses investimentos mais viáveis financeiramente.

Além disso, é fato notório que a maioria dos Depots e Redex operam com apenas uma Reach Stacker. Uma única máquina, especialmente se mais antiga, pode criar gargalos, limitar a capacidade em horários de pico e tornar a operação vulnerável a paradas para manutenção. A adição de um segundo Reach Stacker moderno, embora não necessariamente dobre a média de movimentação horária total (devido a outros fatores como fluxo de caminhões nos portões, espaço de pátio, etc.), permite: (a) o aumento substancial da capacidade de pico: a habilidade de processar mais contêineres por hora durante períodos de alta demanda; (b) a redução de tempos de espera

CD254277452300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

internos: contêineres e caminhões aguardam menos pela disponibilidade do equipamento; (c) operações simultâneas capazes de realizar recebimentos e expedições ao mesmo tempo, ou atender diferentes áreas do pátio concorrentemente; (d) redundância operacional garantindo a continuidade das operações durante manutenções preventivas ou corretivas de um dos equipamentos; e (e) potencial redução no tempo de ciclo dos caminhões (turnaround time) dentro da instalação.

De modo conservador, haveria um aumento estimado entre 50% e 80% na capacidade de movimentação em horários de pico. Dobrar o principal equipamento de manuseio tem o potencial de aumentar significativamente a capacidade. Se a Reach Stacker única era um gargalo severo, um aumento na faixa de 50% ou mais na taxa de transferência pode ser alcançável, especialmente considerando a maior eficiência potencial da nova máquina. Isso irá variar de terminal para terminal, que podem ter outros gargalos operacionais e que todos os outros processos podem ou não acompanhar a capacidade adicional. Mas, em linhas gerais o número é factível, considerando que apenas a reposição de uma Reach Stacker antiga por uma nova conseguiria acrescentar de 10 a 23% de eficiência operacional.

Além disso, estudos indicam que o tempo de permanência de caminhões em Depots e Redex podem ser otimizados de 30 a 50% apenas com a mudança de processos, como o agendamento de caminhões. De modo conservador, e em linha com os estudos internacionais sobre o tema, projeta-se uma redução significativa (estimada em 20-30%) no tempo médio de permanência dos caminhões dentro da instalação, como resultado da maior disponibilidade e agilidade de Reach Stacker."

O tempo de permanência impacta diretamente no preço do frete, e inclui a espera nos portões, deslocamento interno, espera por equipamento, manuseio (içamento/descida pela Reach Stacker) e saída. Com duas Reach Stackers, o tempo que um caminhão espera pela disponibilidade de uma máquina para carregá-lo ou descarregá-lo deve diminuir significativamente, especialmente durante picos de demanda. O novo equipamento pode

CD254277452300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

executar a operação de içamento/descida mais rapidamente que a antiga, reduzindo ligeiramente o componente de tempo de manuseio para os caminhões atendidos por ela. Por fim, com duas máquinas, a taxa geral de atendimento de caminhões pode aumentar, potencialmente reduzindo o tamanho das filas e o tempo de espera associado.

Além disso, o investimento na expansão e modernização das frotas de Reach Stackers, incentivado pela extensão do REPORTO, tem potencial para gerar novos postos de trabalho diretos e indiretos. Cada Reach Stacker requer um operador qualificado por turno de trabalho. Considerando operações em múltiplos turnos (2 a 3 por dia) para maximizar a utilização do ativo, a adição de cada nova máquina criaria, em média, de 2,5 empregos diretos de operação.

O aumento da capacidade e eficiência dos Depots e Redex pode estimular a criação de empregos em outras partes da cadeia logística. Isso inclui atividades como transporte rodoviário (mais motoristas para atender ao fluxo crescente), coordenação logística, serviços de despachantes aduaneiros, e potencialmente na cadeia de suprimentos de peças e serviços para os equipamentos. Assumindo um multiplicador de 1,5 emprego indireto por direto, apenas a aquisição de 150 Reach Stackers teria o potencial de gerar 375 empregos diretos e 562 indiretos.

A ABTTC estima que as empresas reunidas nos dois segmentos têm potencial de investir R$276,7 milhões nos próximos 5 anos (cenário base 2020-2025), com enormes ganhos. A título de exemplo, a modernização da frota diminuirá em aproximadamente 70% a emissão de carbono, contribuindo para os objetivos de neutralidade até 2050, e reduzirá em até 97% a emissão de particulados e de óxido de nitrogênio em comparação com os equipamentos da década de 90 - ainda utilizados em grande escala na atividade retroportuária.

É importante notar que a exclusão dos Depots e Redex do Reporto não tem gerado para o Estado absolutamente nenhuma receita dos tributos por ele

CD254277452300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

suspensos (essas instalações não estão importando esses equipamentos). Ou seja, a inserção dos Redex e Depots no rol de beneficiários do Reporto não tem nenhum efeito de caixa, e não implicará necessidade de desoneração adicional à já estimada para este programa na peça orçamentária aprovada no Congresso Nacional. Por outro lado, essa exclusão tem gerado uma grande perda de produtividade que prejudica não apenas os exportadores e importadores brasileiros, como prejudica o atingimento dos benefícios almejados pela concessão de Reporto para os demais agentes atuantes no comércio exterior.

A falta de modernização em Depots e Redex, parcialmente atribuível à sua exclusão do REPORTO, atua como um freio sistêmico. Mesmo com portos altamente eficientes, os gargalos nesses pontos intermediários críticos limitam a competitividade geral do comércio exterior brasileiro e elevam os custos de importação e exportação. A modernização dessas instalações não é, portanto, um benefício isolado, mas uma necessidade para otimizar todo o sistema logístico.

A extensão do Reporto até 2040, por sua vez, consiste em fato notório de que os portos e ferrovias são estruturas essenciais para a corrente de comércio internacional. Inobstante, existe um forte déficit geral de investimento na infraestrutura de transportes no Brasil, com o investimento atual (cerca de 0,38% do PIB) sendo muito inferior ao necessário (estimado em 1,96%). Esse hiato de investimentos ocasiona custos logísticos da ordem de 15,4% do PIB, significativamente mais altos que nos países da organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que se situam no intervalo de 8% a 10% do PIB, segundo o Banco Mundial.

A dificuldade de acesso a capital para modernização, sem os incentivos fiscais do REPORTO, é apontada como um obstáculo para que muitas instalações invistam em equipamentos mais eficientes e ambientalmente adequados, como guindastes modernos e sistemas avançados. Isso sugere que, embora investimentos notáveis ocorram, pode haver uma necessidade sistêmica de incentivos para impulsionar a modernização em todo o setor

CD254277452300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

portuário, retroportuário e ferroviário, garantindo que ele acompanhe o crescimento do volume de comércio e as demandas por maior eficiência. Não sem razão a manutenção e o fortalecimento do Reporto contam com o apoio de entidades representativas do setor, como a CNI, CNT, ABRATEC, ABTL, ABTP, ABTRA, ATP, FENOP, ABIFER e ANTF.

Os esforços públicos para superação do hiato de investimentos são significativos. Estimativas do setor privado aponta que o setor Em recente diagnóstico sobre os portos brasileiros, aponta-se que apenas o setor portuário recebeu R$ 42,7 bilhões de investimentos nos últimos 6 anos, dos quais R$ 37,5 bilhões correspondem a 109 novos contratos e R$ 5,02 bilhões a 18 ampliações. Ainda, há projeção de cerca de R$6,89 bilhões em anúncios públicos já realizados. No mesmo período, ocorreram 25 leilões para arrendamentos portuários, responsáveis por investimentos da ordem de R$3,87 bilhões. Estimam-se mais R$ 30 bilhões de investimentos, sendo R$7 bilhões em 42 novos anúncios públicos para TUP e R$23 bilhões em mais de 17 novos arrendamentos, além das expansões previstas em instalações já em funcionamento.

Em contrapartida, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) estima que a renúncia fiscal anual do Reporto seja da ordem de R$ 200 milhões, um valor que representaria apenas 0,07% do total dos incentivos fiscais federais. A renúncia fiscal é ínfima diante dos benefícios e investimentos associados, especialmente no cenário de carência de infraestrutura de transportes vivenciada pelo Brasil.

Ocorre que os contratos e investimentos em infraestrutura além de serem capital intensivo (demandam investimentos massivos), são também fortemente caracterizados como de longo prazo (perfazendo 50, 60, 70 anos). A implantação física de novos terminais portuários, obras de dragagem de aprofundamento, construção de novos trechos ferroviários ou pátios intermodais é um processo que demanda tipicamente de 3 a 5 anos, ou mais, dependendo da escala e complexidade.

CD254277452300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

O prazo de expiração do Reporto em 2028 cria uma desconexão fundamental com esses ciclos de vida e horizontes contratuais. Um investidor que assume hoje uma concessão ferroviária válida até 2058 ou um arrendamento portuário de 25 anos enfrenta a perspectiva real de perder o principal incentivo fiscal para a aquisição de equipamentos críticos (locomotivas, vagões, guindastes, etc.) apenas alguns anos após o início do contrato. Essa incerteza fiscal: (a) complica a modelagem financeira e a avaliação de risco dos projetos; (b) pode aumentar o custo de capital, tornando projetos viáveis em condições estáveis parecerem menos atrativos ou inviáveis; (c) dificulta o compromisso com investimentos de longo prazo exigidos nos contratos de concessão/arrendamento; e (d) desincentiva a modernização contínua, pois o benefício pode não estar disponível para equipamentos adquiridos em fases posteriores do projeto.

A regra de conversão da suspensão em isenção/alíquota zero após 5 anos, embora importante, não resolve o problema fundamental do prazo final do regime. Pelo contrário, ela pode agravar o risco para investimentos feitos nos anos que antecedem 2028, pois a expiração do regime antes do cumprimento do quinquênio pode levar à cobrança retroativa dos tributos suspensos, acrescidos de penalidades. A extensão para 2040 eliminaria essa incerteza para a vasta maioria dos investimentos planejados e em curso.

A prorrogação do Reporto até 2040 guarda isonomia com a prorrogação do Repetro - regime especial aplicável às atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos (Lei 13.586, de 2017) - e está em perfeita linha com os propósitos da Reforma Tributária de desonerar investimentos e exportações brasileiras.

Por sua vez, o Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h”, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação se fará por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT

CD254277452300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível "a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor" e como adequada "a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual".

As Leis de Diretrizes Orçamentárias - LDO anuais trazem recorrentemente a determinação de que as proposições legislativas e respectivas emendas que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem diminuição de receita ou aumento de despesa da União, devam estar acompanhadas de estimativas desses efeitos no exercício em que entrarem em vigor e nos dois subsequentes, detalhando a memória de cálculo respectiva e correspondente compensação, que, no caso da LDO de 2025, se mostra no art. 129.

No caso em tela, no entanto, conforme se depreende da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, como se trata de benefício tributário já concedido há muitos anos e que não está sendo considerado nas estimativas de receita atuais que fundamentam a elaboração do orçamento anual, bem como ao fato de que, nos anexos do Projeto de Lei n° 4, de 2023-CN, não há referência a que em suas estimativas de receita haja consideração de término dos benefícios do REPORTO, não vemos óbice à sua prorrogação e a inserção de novos beneficiários haja vista que estes setores (REDEX e DEPOT) adquirem preponderantemente equipamentos de segunda mão, já utilizados por empresas beneficiárias de REPORTO.

Ademais, a magnitude de tal benefício, aqui em análise, se mostra irrelevante no universo de arrecadação federal. Nele há suspensão da

CD254277452300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:46:49.627 - PL073325
EMC 453/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.453/2025

exigibilidade de tributos, e vale ressaltar que, sobretudo quanto ao IPI, que possui natureza extrafiscal, cujo intuito de sua existência é precipuamente a de atender as demandas do desenvolvimento nacional, tanto para proteger a indústria nacional como para viabilizar investimentos, neste caso, de necessária importação de equipamentos ou de suas peças essenciais à manutenção do fluxo físico do comércio exterior da nação no âmbito dos portos, não deve haver empecilho à aprovação da matéria, eis que sua suspensão e posterior isenção cumpre o objetivo de sua existência no arcabouço jurídico-tributário nacional.

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD254277452300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254277452300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:55:31.030 - PL073325
EMC 454/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.454/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA ADITIVA Nº

Alteração no Art. 19 com a inclusão da especificação do bloco de representação do CAP.

Desse modo, sugere-se a seguinte redação:

Art. 19

...

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

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo em questão deve especificar qual o Bloco do Conselho de Autoridade Portuária tem prerrogativa de indicação de representante da classe empresarial membro do Conselho de Administração da Autoridade Portuária. Isso porque

CD257385911000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257385911000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:55:31.030 - PLO73325
EMC 454/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.454/2025

o CAP é composto por quatro blocos, sendo que o bloco II é que se refere à classe empresarial.

Considerando que a vaga em questão é para representante da classe empresarial, nada mais adequado do que dar ao Bloco II do CAP a prerrogativa de indicar o seu representante (da classe empresarial).

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD257385911000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257385911000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 455/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.455/2025

31 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso IX do Art.7º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso IX no Art.7º.

"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:

[..]

IX - elaborar o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária - PNDPH e constituir Comitê Gestor Nacional e Comitês Gestores Estaduais do PNDPH, nos Estados onde existam portos públicos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A previsão de constituição de um Comitê Gestor Nacional e de Comitês Gestores Estaduais para o Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PNDPH) nos Estados onde se localizam portos públicos, reforça a necessidade de uma governança integrada e eficiente para as atividades de dragagem no Brasil. A dragagem é uma ação estratégica para a manutenção e ampliação dos acessos aquaviários, assegurando a competitividade e sustentabilidade do setor portuário e hidroviário.

A criação desses comitês gestores tem como objetivo principal articular e coordenar as iniciativas de dragagem em âmbito nacional e estadual, promovendo a uniformidade de diretrizes e integrando os esforços entre diferentes esferas de governo e órgãos competentes. Essa estrutura de governança traz diversos benefícios, como:

Maior eficiência e transparência: A atuação dos comitês garante uma supervisão efetiva das ações, evitando sobreposição de responsabilidades e assegurando a correta aplicação de recursos.

Soluções regionais integradas: Os Comitês Gestores Estaduais atuam alinhados ao Comitê Gestor Nacional, possibilitando a adaptação das diretrizes às realidades locais, ao mesmo tempo em que mantêm a coesão com os objetivos nacionais.

Agilidade nos processos de licenciamento e execução: A articulação entre os [illegible]es facilita a resolução de entraves burocráticos, especialmente em [illegible]nciamento ambiental, impulsionando a celeridade das ações de dragagem.

CD250315329500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250315329500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Sustentabilidade ambiental e social: Os comitês podem estabelecer mecanismos para mitigar os impactos das atividades de dragagem, promovendo a adoção de boas práticas que conciliem desenvolvimento econômico e proteção dos ecossistemas.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 455/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.455/2025

CD250315329500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250315329500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Assim, a constituição de um Comitê Gestor Nacional e Comitês Estaduais no âmbito do PNDPH é indispensável para a construção de um sistema coordenado, participativo e eficiente, alinhado às necessidades estratégicas do setor e ao compromisso com o desenvolvimento sustentável.

.....

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 455/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.455/2025

CD250315329500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250315329500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 18:58:05.807 - PL073325
EMC 456/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.456/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
(PL 733/2025)

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

EMENDA

Alteração no Art. 25 com a substituição das referências à "pré-qualificação" de operadores portuários por "habilitação de operadores portuários.

Desse modo, para corrigir a técnica do termo pré-qualificar, sugere-se a seguinte redação:

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

§ 1º As normas para habilitação 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 habilitação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º deste artigo, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido ao CAP e se ainda mantido tal indeferimento, em novo prazo de 15 (quinze) dias à Antaq, recursos esses que deverão ser apreciados nos prazos de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

CD257631771200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257631771200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:58:05.807 - PL073325
EMC 456/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.456/2025

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo em questão se refere aos operadores portuários como pré-qualificados. Entende-se que a menção correta é tratar como “HABILITAÇÃO”, notadamente porque após a pré-qualificação não existe uma qualificação ou uma pós-qualificação.

A Autoridade Portuária habilita e esse operador fica disponível ao mercado para atuar na prestação dos serviços portuários.

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD257631771200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257631771200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 18:37:09.403 - PL073325
EMC 457/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.457/2025

EMENDA AO PL Nº 733/2025

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

Altere-se o art. 23 do Projeto de Lei nº 733, de 2025 e acrescente-se, o seguinte parágrafo 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º, que passam a vigorar com a seguinte redação:

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, ressalvados os procedimentos especiais e/ou simplificados de despacho aduaneiro de importação e exportação e as hipóteses de autorizações extraordinárias para a realização de tais operações em locais ou recintos não alfandegados previstos na legislação específica e/ou em normas infralegais editadas pela autoridade aduaneira competente."

§1º. 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.

§ 2º A autoridade aduaneira promoverá o alinhamento de suas normas e procedimentos com as autoridades portuárias e agências reguladoras, observados os princípios da eficiência, simplificação administrativa e celeridade processual, visando à redução de custos logísticos e à melhoria do ambiente de negócios."

JUSTIFICAÇÃO

O PL estabelece que "a entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias ***alfandegados***"

CD253085327500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253085327500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

Apresentação: 13/08/2025 18:37:09.403 - PL073325
EMC 457/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.457/2025

A presente alteração tem como objetivo assegurar a compatibilidade do dispositivo com a legislação vigente, especialmente com normas infralegais editadas pela Receita Federal do Brasil, como a Instrução Normativa RFB nº 1381/2013 e a Portaria RFB nº 143/2022, que preveem procedimentos especiais, simplificados ou autorizações extraordinárias para operações aduaneiras em locais ou recintos *não alfandegados*.

O §2º introduz importante avanço no sentido da **coordenação entre a autoridade aduaneira, autoridades portuárias e agências reguladoras** (como ANTAQ, ANVISA, MAPA e outros intervenientes), estabelecendo o dever de alinhamento normativo e procedimental. Essa diretriz atende aos princípios da eficiência administrativa, consagrados no art. 37 da Constituição Federal, e à meta de desburocratização da cadeia logística, conforme preconizado na Lei da Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019) e na Lei do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar).

Essa previsão visa preservar a agilidade operacional, simplificar procedimentos burocráticos, garantir maior eficiência na logística portuária e evitar conflitos interpretativos que poderiam causar insegurança jurídica aos operadores do comércio exterior.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado ZÉ VITOR

CD253085327500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253085327500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

Apresentação: 13/08/2025 20:21:14.223 - PLO73325
EMC 458/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.458/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
(PL 733/2025)

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

EMENDA

Alteração da redação do caput do artigo 111 do PL 733/2025 e a inclusão de parágrafo único, passando a viger o seguinte texto:

Art. 111. O OGMO é considerado de utilidade pública, sem fins lucrativos, prestando os serviços de administração, gestão, treinamentos e de fornecimento de mão de obra avulsa para os requisitantes de tal mão de obra e demais serviços correlatos, dentro ou fora do porto público.

Parágrafo Único. O treinamento previsto no caput poderá ser concedido pelo OGMO à trabalhadores portuários de empresas que não sejam associadas, mediante o ressarcimento dos custos envolvidos.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de emenda ao caput do Art. 111 do PL 733/2025, juntamente com a inclusão de um parágrafo único, visa a ampliação das competências dos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMOs) na prestação de serviços de gestão e fornecimento de mão de obra avulsa. Esta mudança é essencial para garantir que todas as empresas envolvidas em operações portuárias, independentemente de serem associadas ou não, possam usufruir dessa mão de obra especializada. Esta emenda visa:

CD255588575800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255588575800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 20:21:14.223 - PL073325
EMC 458/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.458/2025

Universalização do Serviço: Ao permitir que o OGMO ofereça serviços para todas as empresas, amplia-se o acesso à mão de obra avulsa, promovendo maior flexibilidade e eficiência na alocação de recursos humanos nas operações portuárias.

Competência Exclusiva do OGMO: Reconhecer a competência exclusiva do OGMO na gestão da mão de obra avulsa assegura a padronização e a qualidade dos serviços, mantendo a integridade e legalidade dos processos.

Capacitação e Qualificação: O parágrafo único permite que o OGMO ofereça treinamentos para trabalhadores de empresas não associadas. Isso promove a qualificação contínua da mão de obra, essencial para atender às demandas tecnológicas e operacionais do setor.

Incentivo ao Desenvolvimento Econômico: Ampliando o atendimento a outros players além dos associados dos OGMOs, a emenda contribui para aumentar a eficiência operacional e a competitividade das operações portuárias, dentro e fora dos portos públicos.

Equidade de Acesso: Ao oferecer serviços a todas as empresas envolvidas com as atividades de operações portuárias, a emenda promove igualdade de oportunidades, permitindo que todas se beneficiem de processos eficientes de gestão de mão de obra.

Esta emenda é crucial para adaptar a legislação às realidades do setor portuário moderno, garantindo que o OGMO possa cumprir plenamente seu papel na gestão eficaz e justa da mão de obra avulsa.

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD255588575800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255588575800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 459/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.459/2025

31 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso IX do Art.7º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda modificativa do texto do inciso IX no Art.7º.

"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:

[..]

IX - elaborar o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária - PNDPH e constituir Comitê Gestor Nacional e Comitês Gestores Estaduais do PNDPH, nos Estados onde existam portos públicos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A previsão de constituição de um Comitê Gestor Nacional e de Comitês Gestores Estaduais para o Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PNDPH) nos Estados onde se localizam portos públicos, reforça a necessidade de uma governança integrada e eficiente para as atividades de dragagem no Brasil. A dragagem é uma ação estratégica para a manutenção e ampliação dos acessos aquaviários, assegurando a competitividade e sustentabilidade do setor portuário e hidroviário.

A criação desses comitês gestores tem como objetivo principal articular e coordenar as iniciativas de dragagem em âmbito nacional e estadual, promovendo a uniformidade de diretrizes e integrando os esforços entre diferentes esferas de governo e órgãos competentes. Essa estrutura de governança traz diversos benefícios, como:

Maior eficiência e transparência: A atuação dos comitês garante uma supervisão efetiva das ações, evitando sobreposição de responsabilidades e assegurando a correta aplicação de recursos.

Soluções regionais integradas: Os Comitês Gestores Estaduais atuam alinhados ao Comitê Gestor Nacional, possibilitando a adaptação das diretrizes às realidades locais, ao mesmo tempo em que mantêm a coesão com os objetivos nacionais.

Agilidade nos processos de licenciamento e execução: A articulação entre os [illegible]es facilita a resolução de entraves burocráticos, especialmente em [illegible]nciamento ambiental, impulsionando a celeridade das ações de dragagem.

CD253980627900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253980627900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Sustentabilidade ambiental e social: Os comitês podem estabelecer mecanismos para mitigar os impactos das atividades de dragagem, promovendo a adoção de boas práticas que conciliem desenvolvimento econômico e proteção dos ecossistemas.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 459/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.459/2025

CD253980627900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253980627900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 459/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.459/2025

Assim, a constituição de um Comitê Gestor Nacional e Comitês Estaduais no âmbito do PNDPH é indispensável para a construção de um sistema coordenado, participativo e eficiente, alinhado às necessidades estratégicas do setor e ao compromisso com o desenvolvimento sustentável.

.....

Sala da Comissão, ...

CD253980627900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253980627900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Câmara dos Deputados
Deputado Federal Zé Vitor- PL/MG

Apresentação: 13/08/2025 18:37:09.403 - PL073325
EMC 460/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.460/2025

EMENDA AO PL Nº 733/2025

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

Suprima-se os §§ 1º e 2º do artigo 74 do Projeto de Lei nº 733, de 2025.

JUSTIFICAÇÃO

A supressão dos §§ 1º e 2º visa garantir maior eficiência e agilidade às negociações e celebração dos contratos de passagem nos portos brasileiros. A migração desta dinâmica para contratos de arrendamento ou adesão, prevista nos dispositivos suprimidos, poderia resultar em morosidade e entraves burocráticos desnecessários.

Os contratos de passagem podem ser negociados diretamente com os portos, considerando-se as especificidades locais, o que se alinha plenamente com os princípios fundamentais deste projeto, especialmente quanto aos princípios da eficiência administrativa e da desburocratização, contribuindo para o desenvolvimento econômico sustentável e competitivo do setor portuário nacional.

Cabe destacar que a ANTAQ regulamentou recentemente tais práticas, já utilizadas nos portos, estabelecendo diretrizes e instrumentos para sua realização.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado ZÉ VITOR

CD252233639100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252233639100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

Apresentação: 13/08/2025 20:26:32.807 - PLO73325
EMC 461/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.461/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
(PL 733/2025)

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

EMENDA

Altera a redação dos incisos II e II, do artigo 112 do Projeto de Lei nº 773, de 2025 que passarão a ter a seguinte redação:

Art. 112. São atribuições do OGMO, na área de sua jurisdição, dentro ou fora de porto público, conforme defina o seu Estatuto:

II - manter o rol de trabalhadores portuários avulsos registrados e/ou cadastrados.

JUSTIFICAÇÃO

Especificamente no inciso II, do art. 112, inseriu-se o termo “cadastrado”, na medida em que o arcabouço legal que rege o trabalho portuário permite a co-existência no sistema de trabalho avulso de trabalhadores registrados e cadastrados, portanto, cabe ao OGMO manter o rol dos trabalhadores cadastrados, seja como força supletiva ou ainda, como forma de banco de dados dos trabalhadores portuários contratados a vinculo de emprego pelos operadores portuários.

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD250728417500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250728417500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 462/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.462/2025

32 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda ADITIVA do Inciso X do Art.7º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda ADITIVA do texto do inciso X no Art.7º.

"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:

[..]

X - Autorizar a abertura de capital das autoridades portuárias, adotando as devidas cautelas quanto à participação de investidores estrangeiros, permitindo e incentivando os trabalhadores portuários, individualmente ou por meio de cooperativas, a participar da aquisição de participação acionária nas autoridades portuárias;

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso busca equilibrar interesses estratégicos e sociais na abertura de capital das autoridades portuárias. Ao incluir cautelas quanto à participação de investidores estrangeiros, garante-se a proteção da soberania nacional e dos interesses econômicos estratégicos. Além disso, ao permitir e incentivar a participação dos trabalhadores portuários, individualmente ou organizados em cooperativas, o dispositivo promove inclusão social e democratização econômica, valorizando aqueles que estão diretamente envolvidos nas operações portuárias. Essa abordagem também fortalece o compromisso com o desenvolvimento sustentável e com a geração de benefícios locais, contribuindo para a consolidação de uma gestão equilibrada, eficiente e participativa nas autoridades portuárias.

.....

Sala da Comissão, ...

CD251035700500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251035700500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PSDB/SP

Apresentação: 13/08/2025 20:43:24.100 - PL073325
EMC 463/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.463/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
(PL 733/2025)

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

EMENDA

Altera a redação dos incisos II e II, do artigo 112 do Projeto de Lei nº 773, de 2025 que passarão a ter a seguinte redação:

Art. 112. São atribuições do OGMO, na área de sua jurisdição, dentro ou fora de porto público, conforme defina o seu Estatuto:

II - manter o rol de trabalhadores portuários avulsos registrados e/ou cadastrados.

JUSTIFICAÇÃO

Especificamente no inciso II, do art. 112, inseriu-se o termo “cadastrado”, na medida em que o arcabouço legal que rege o trabalho portuário permite a co-existência no sistema de trabalho avulso de trabalhadores registrados e cadastrados, portanto, cabe ao OGMO manter o rol dos trabalhadores cadastrados, seja como força supletiva ou ainda, como forma de banco de dados dos trabalhadores portuários contratados a vinculo de emprego pelos operadores portuários.

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD259012239400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259012239400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 20:47:41.850 - PLO73325
EMC 464/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.464/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
(PL 733/2025)

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

EMENDA

Altera a redação do artigo 116 do Projeto de Lei nº 773, de 2025 que passará a ter a seguinte redação:

Art. 116 – A inscrição de trabalhador avulso será classificada segundo os seguintes agrupamentos:

I – registro de trabalhador portuário avulso: para o trabalhador que terá prioridade na escalação para os serviços requisitados, mediante os critérios de escalações do respectivo OGMO e

II – cadastro de trabalhador portuário avulso: para o trabalhador portuário avulso, que for aprovado em processo seletivo de acesso ao OGMO, como contingente supletivo e que poderá ser escalado para os serviços requisitados, quando ainda permanecerem vagas não atendidas pelos trabalhadores portuários registrados.

Parágrafo Único – A partir da vigência da presente lei, todos os processos seletivos e inscrições de trabalhador portuários avulsos, considerão os mesmos como trabalhadores portuários avulsos cadastrados multifuncionais, mediante treinamentos e capacitações para várias das atividades portuárias.

CD259201303100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259201303100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 20:47:41.850 - PL073325
EMC 464/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.464/2025

JUSTIFICAÇÃO

A alteração na redação do art. 116, do projeto de Lei nº 733 de 2025, mantém a previsão historicamente contida na legislação portuária da coexistência de trabalhadores portuários registrados, com prioridade na escalação para os serviços requisitados pelos tomadores de mão de obra e os cadastrados, que se engajam ao trabalho quando o quantitativo de trabalhadores registrados não é suficiente para o preenchimento das equipes de trabalho requisitadas. A manutenção desta forma de organização do trabalho avulso se justifica pela sazonalidade das operações portuárias e as regionalidades presentes nos diversos portos nacionais. Assim, a possibilidade de manutenção de um quadro de trabalhadores cadastrados nos OGMOs permite o melhor dimensionamento do quadro de trabalhadores portuários avulsos necessários em cada porto de acordo com as suas necessidades.

A inclusão do parágrafo único para propor que a partir da vigência da novel legislação todos os trabalhadores portuários avulsos cadastrados sejam admitidos no sistema OGMO como multifuncionais vai de encontro com o propósito da CEPORTOS que vê na multifuncionalidade um benefício não apenas os trabalhadores, mas igualmente vantajoso para os empregadores. Com uma força de trabalho mais flexível e capacitada, os operadores portuários podem responder rapidamente às demandas do mercado, aumentando sua eficiência operacional e, via de consequência, trazendo maior competitividade aos portos nacionais, mais renda e mais emprego.

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD259201303100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259201303100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 465/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.465/2025

33 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso X do Art.8º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso X no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

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

[...]

X – Promover, junto aos órgãos competentes, a observância dos atos internacionais sobre navegação, portos e trabalho portuário ratificados pela República Federativa do Brasil, bem como cumprir e assegurar o cumprimento, pelos regulados, dos referidos atos internacionais."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O inciso proposto está fundamentado no artigo 5º, § 2º, da Constituição Federal, que dispõe que os tratados e convenções internacionais ratificados pelo Brasil passam a integrar a legislação positiva, adquirindo força normativa interna. Nesse sentido, os atos internacionais ratificados pelo país possuem eficácia plena e exigibilidade perante a administração pública e os operadores econômicos.

Nesse contexto, cabe aos órgãos reguladores, no âmbito de suas competências, assegurar a observância e o cumprimento desses atos internacionais por todos os agentes regulados, promovendo sua aplicação uniforme e eficaz. O inciso reforça a importância de harmonizar as normas internacionais ratificadas pelo Brasil com o ordenamento jurídico interno, garantindo que obrigações assumidas pela República Federativa sejam efetivamente respeitadas e implementadas.

Essa medida contribui para fortalecer a posição do Brasil no cenário internacional, ao demonstrar compromisso com os tratados e convenções ratificados, e para promover a segurança jurídica no setor portuário e de navegação, assegurando uma atuação transparente e responsável de todos os regulados.

CD256394602500

.....

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256394602500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 465/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.465/2025

CD256394602500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256394602500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 21:19:34.213 - PL073325
EMC 466/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.466/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

(PL 733/25)

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

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

EMENDA Nº

Inclua-se o Título IV-A mediante a inserção dos artigos 91-A e 91-B no Projeto de Lei nº 733, de 2025, com a seguinte redação:

"TÍTULO IV-A - DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL"
Art. 91-A. Cada complexo portuário deverá obter o licenciamento ambiental do conjunto das instalações que o integrem, observando ainda o planejamento de futuros terminais a serem construídos em suas dependências.
Art. 91-B. Uma vez licenciado o complexo portuário como um todo, a licença ambiental específica de cada terminal deverá ser obtida na modalidade simplificada, desde que aderente ao planejamento original.

JUSTIFICAÇÃO

A morosidade na obtenção do licenciamento ambiental tem se tornado um dos principais entraves na provisão de infraestrutura portuária, retardando a realização de investimentos tão necessários para o desenvolvimento sócio econômico regional e para a redução do chamado "Custo Brasil".

A positivação em lei para que seja viabilizado o licenciamento ambiental do complexo portuário como um todo, tende a permitir ao órgão ambiental uma visão holística do que se pretende empreender na região geográfica

CD259642330000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259642330000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 21:19:34.213 - PL073325
EMC 466/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.466/2025

como um todo, possibilitando o aproveitamento do Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) para os demais terminais portuários que vierem a ser construídos, reduzindo a burocracia e o tempo de análise, questões cruciais para a efetiva realização dos investimentos.

Sala da Comissão, 13 de agosto de 2025.

Deputado **Paulo Alexandre Barbosa**
(PSDB/SP)

CD259642330000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259642330000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 467/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.467/2025

34 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso I do Art.8º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso I no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"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 as áreas destinadas à referida exploração."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A justificativa para a alteração do inciso proposto fundamenta-se na necessidade de aprimorar a técnica legislativa, eliminando elementos que poderiam gerar ambiguidades interpretativas e configurar invasão de competências exclusivas do Poder Executivo. A redação original, ao incluir a referência à outorga de águas públicas e à declaração de utilidade pública, apresenta incompatibilidade com as atribuições típicas de regulação e fiscalização de atividades portuárias.

A declaração de utilidade pública, bem como a outorga de águas públicas, são instrumentos de caráter eminentemente executivo, cuja competência é exclusiva do Poder Executivo, conforme previsto no ordenamento jurídico vigente. Portanto, a exclusão dessas expressões visa preservar a harmonia entre as competências regulamentares e executivas, assegurando que a norma esteja alinhada aos limites constitucionais e administrativos.

A redação revisada promove maior clareza e delimitação das funções, concentrando a responsabilidade da autorização e fiscalização das atividades portuárias em áreas fora das poligonais de portos públicos, garantindo uma atuação eficiente e juridicamente adequada dos órgãos reguladores.

.....

Sala da Comissão, ...

CD256403938800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256403938800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 468/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.468/2025

35 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso VIII do Art.8º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso VIII no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

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

[...]

"VIII - Regular as tarifas portuárias, com a cooperação das entidades dos usuários através de consultas e promover a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao Ministério da Fazenda."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da expressão *"... com a cooperação das associações dos usuários através de consultas ..."* encontra suporte no Art. 3º da Lei nº 8.987/1995, que estabelece a fiscalização das concessões e permissões pelo poder concedente, com a cooperação dos usuários.

Essa previsão reforça a necessidade de transparência e participação dos usuários nos processos de regulação tarifária, garantindo que suas demandas e perspectivas sejam consideradas, em consonância com os princípios da eficiência e da continuidade dos serviços públicos. A consulta às associações de usuários promove a construção de decisões mais equilibradas e alinhadas ao interesse público.

Além disso, a exigência de comunicação prévia ao Ministério da Fazenda assegura que a política tarifária observe critérios econômicos adequados, promovendo uma gestão responsável e sustentável. Essa medida também fomenta a coordenação interinstitucional, fortalecendo a governança no setor portuário e assegurando previsibilidade e estabilidade na aplicação das tarifas.

Portanto, o inciso proposto reforça os princípios de cooperação, eficiência e transparência, além de fortalecer os mecanismos de regulação no setor portuário.

.....

Sala da Comissão, ...

CD255193285200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255193285200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 469/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.469/2025

36 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta, com a redação abaixo, o inciso XVII ao Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

XVII – Redução dos índices de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

CD256008974900

.....

Sala da Comissão, ...

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256008974900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 470/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.470/2025

37 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.16 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do Art.16, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"Art. 16. As propostas de revisão da poligonal do porto, do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, bem como do Regulamento de Exploração do Porto Público, deverão ser submetidas, obrigatoriamente, à apreciação do Conselho de Autoridade Portuária, para emissão de parecer no prazo máximo de 30 (trinta) dias, ressalvada a existência de norma especial ou a comprovação de necessidade de prazo superior, sob pena de nulidade."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A emenda modificativa ao Art. 16 tem por objetivo aprimorar a clareza e a precisão da redação legal, bem como reforçar os princípios de transparência e eficiência na gestão portuária, submetendo as propostas de alteração ao conhecimento e manifestação da comunidade portuária.

A modificação proposta busca garantir que as revisões da poligonal do porto, do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e do Regulamento de Exploração do Porto Público sejam submetidas ao Conselho de Autoridade Portuária, respeitando-se um prazo razoável para a emissão do parecer técnico.

Adicionalmente, a emenda introduz ressalvas que reconhecem situações excepcionais em que normas especiais ou a complexidade da análise possam demandar prazos diferenciados, sem comprometer a celeridade e a regularidade do processo. Essa medida contribui para assegurar a legalidade e a legitimidade das decisões tomadas no âmbito portuário, promovendo maior segurança jurídica e eficiência administrativa.

A modificação, portanto, visa atender ao interesse público, garantindo a adequada participação do Conselho de Autoridade Portuária no processo decisório e prevenindo eventuais nulidades que possam comprometer a gestão portuária.

.....

Sala da Comissão, ...

CD250494237200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250494237200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 471/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.471/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao art. 2º do PL 733/25 a seguinte redação:

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;
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;

WhatsApp (11) 99515-1370 | Facebook @dep.zarattini | Instagram @depzarattini | Youtube Canal Papo Reto com Zarattini | Twitter @carloszarattini

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252594841100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

CD252594841100

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 471/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.471/2025

XIV - as entidades sindicais de trabalhadores portuários e de trabalhadores de apoio portuário terrestre e aquaviário;
XV - as entidades sindicais das operações portuárias; e
XVI - a Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário.

JUSTIFICAÇÃO

O sistema portuário deve guardar simetria entre as categorias econômicas e as categorias laborais. Se os portos privados, os terminais portuários, os terminais retroportuários alfandegados, os terminais de contêineres vazio e congêneres integram o Sistema Portuário Brasileiro, os trabalhadores empregados com vínculo nesse sistema também devem ser considerados aquaviários pertencentes à categoria laboral de apoio terrestre à operação portuária, preservando-se sua organização e representatividade como categoria tal qual existem hoje. A Lei não pode simultaneamente reconhecer como operador portuário todos os agentes de categoria econômica no sistema e resumir a contraparte de categoria laboral apenas a bordo e no costado das embarcações.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

CD252594841100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252594841100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 472/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.472/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao TÍTULO VI do PL 733/2025 a seguinte redação:

TÍTULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO E DE APOIO PORTUÁRIO TERRESTRE AQUAVIÁRIO

JUSTIFICAÇÃO

O Título VI na redação original nomeia como trabalho portuário apenas o trabalho a bordo e no costado das embarcações. Entretanto, o Sistema Portuário mobiliza um conjunto de atividades de apoio executadas pelos trabalhadores aquaviários terrestres.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

Câmara dos Deputados - Anexo IV - Gabinete 808 - CEP 70160-900 - Brasília - DF - Tels.: (61) 3215-5808/3215-3808
dep.carloszarattini@camara.leg.br | dep.zarattini@uol.com.br

WhatsApp (11) 99515-1370 | Facebook @dep.zarattini | Instagram @depzarattini | Youtube Canal Papo Reto com Zarattini | Twitter @carloszarattini

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254094392300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

CD254094392300

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 473/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.473/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Carlos Zarattini

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao Capítulo I do TÍTULO VI do PL 733/2025 a seguinte redação:

TÍTULO VI

CAPÍTULO I

DAS RELAÇÕES DE TRABALHO PORTUÁRIO E DE APOIO PORTUÁRIO TERRESTRE AQUAVIÁRIO

JUSTIFICAÇÃO

O Capítulo I do Título VI na redação original nomeia apenas as relações de trabalho portuário a bordo e no costado. Entretanto, o Sistema Portuário mobiliza um conjunto de atividades de apoio terrestre executada pelos trabalhadores aquaviários terrestres que entabulam regulamente suas relações laborais com os operadores portuários.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Câmara dos Deputados - Anexo IV - Gabinete 808 - CEP 70160-900 - Brasília - DF - Tels.: (61) 3215-5808/3215-3808
dep.carloszarattini@camara.leg.br | dep.zarattini@uol.com.br

WhatsApp (11) 99515-1370 | Facebook @dep.zarattini | Instagram @depzarattini | Youtube Canal Papo Reto com Zarattini | Twitter @carloszarattini

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256683388200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

CD256683388200

Deputado CARLOS ZARATTINI

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 473/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.473/2025

Câmara dos Deputados - Anexo IV - Gabinete 808 - CEP 70160-900 - Brasília - DF - Tels.: (61) 3215-5808/3215-3808
dep.carloszarattini@camara.leg.br | dep.zarattini@uol.com.br

WhatsApp (11) 99515-1370 | Facebook @dep.zarattini | Instagram @depzarattini | Youtube Canal Papo Reto com Zarattini | Twitter @carloszarattini

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256683388200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

CD256683388200

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 474/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.474/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao art. 99 do PL 733/25 a seguinte redação:

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.

§1º. Considera-se trabalho de apoio portuário terrestre aquaviário, o serviço prestado com vínculo empregatício nas diversas tarefas de movimentação de mercadorias com vínculo empregatício entre as quais:

I – os serviços acessórios de transporte interno de mercadorias, entre elas graneis líquidos e sólidos, 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, armazenagem, controle, agente marítimo, 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;

CD252937423900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252937423900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 474/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.474/2025

V – atividade de movimentação de mercadorias nas instalações portuárias, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações.

§2º O trabalho com vínculo empregatício nas atividades de apoio terrestre ao trabalho portuário e nas operações portuárias será considerado atividade de categoria preponderante.

JUSTIFICAÇÃO

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, bem como o trabalho prestado nas funções administrativas de coordenação, operacional, de segurança, de manutenção, bem como as demais que não se encontrem exclusivamente mencionadas no caput do artigo configuram trabalho de apoio portuário terrestre, hoje organizadas como categoria profissional reconhecida. A destituição da condição de trabalho de apoio portuário terrestre aquaviário dessas atividades implicaria na supressão por lei da organização dessas categorias. As atividades descritas nos incisos exemplificam as múltiplas tarefas que perfazem o funcionamento do sistema portuário. O sistema portuário engloba as categorias de apoio terrestre.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

CD252937423900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252937423900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 475/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.475/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Carlos Zarattini

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao art. 100 do PL 733/25 a seguinte redação:

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; e

IV - trabalhador de apoio portuário terrestre aquaviário.

JUSTIFICAÇÃO

Os trabalhadores de apoio portuário terrestre aquaviário também exercem suas funções nos portos públicos integrando o sistema portuário. Sua inclusão se faz necessária vez que mobilizados pelos operadores portuários para exercer suas funções.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

Câmara dos Deputados - Anexo IV - Gabinete 808 - CEP 70160-900 - Brasília - DF - Tels.: (61) 3215-5808/3215-3808
dep.carloszarattini@camara.leg.br | dep.zarattini@uol.com.br

WhatsApp (11) 99515-1370 | Facebook @dep.zarattini | Instagram @depzarattini | Youtube Canal Papo Reto com Zarattini | Twitter @carloszarattini

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250127541500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

CD250127541500

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 476/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.476/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se: o texto do Inciso VII do Art.4º:

“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:”

[...]

VII - assegurar segurança jurídica e regulatória, com vistas a fomentar e maximizar os investimentos privados em infraestrutura e superestrutura, promovendo estabilidade, transparência e confiabilidade no ambiente normativo."

JUSTIFICAÇÃO

A emenda modificativa proposta busca aprimorar a redação do inciso original, substituindo a expressão 'alavancagem' por termos mais adequados à linguagem jurídica. A palavra 'alavancagem', amplamente empregada no jargão econômico, possui conotação polissêmica, o que pode gerar ambiguidade e interpretações divergentes no contexto normativo.

CD253132719600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253132719600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 476/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.476/2025

Nesse sentido, a reformulação do texto visa garantir maior precisão terminológica, alinhando-se aos padrões da linguagem jurídica e administrativa. A nova redação proposta promove clareza e objetividade, ao mesmo tempo em que preserva o objetivo de fomentar e maximizar os investimentos privados em infraestrutura e superestrutura, reforçando os princípios de segurança jurídica, estabilidade e transparência no ambiente normativo.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD253132719600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253132719600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 477/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.477/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao art. 101 do PL 733/2025 a seguinte redação:

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. O trabalhador de apoio portuário terrestre e aquaviário é o trabalhador que, possuindo qualificação profissional certificada ao exercício da profissão, exerce as atividades de apoio no sistema portuário.

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

§ 2º A certificação prevista no caput deste artigo habilita o trabalhador portuário e de apoio portuário terrestre aquaviário à prestação de trabalho em todo território nacional.

§ 3º A Antaq deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários e de apoio portuário terrestre aquaviário com certificação profissional, nos termos desta lei.

§ 4º O trabalhador de apoio portuário terrestre aquaviário no Sistema Portuário será qualificado e habilitado para o Sistema através do Sistema "S", bem como por suas entidades de classe.

CD254342769000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254342769000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 477/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.477/2025

JUSTIFICAÇÃO

O sistema portuário deve guardar simetria entre as categorias econômicas e as categorias laborais. Se os portos privados, os terminais portuários, os terminais retroportuários alfandegados, os terminais de contêineres vazios e congêneres integram o Sistema Portuário Brasileiro, os trabalhadores empregados com vínculo nesse sistema também devem ser considerados pertencentes à categoria laboral de apoio terrestre à operação portuária, preservando-se sua organização e representatividade como categoria tal qual existem hoje. A Lei não pode simultaneamente reconhecer como operador portuário todos os agentes de categoria econômica no sistema e resumir a contraparte de categoria laboral apenas a bordo e no costado das embarcações. A inclusão do parágrafo quinto visa conferir ao trabalhador de apoio terrestre a possibilidade de certificação e qualificação dentro de sua realidade como categoria laboral.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

CD254342769000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254342769000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 478/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.478/2025

38 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA/ADITIVA do Art.17 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do texto do Art.17, incluindo parágrafo único, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"Art. 17. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto deverá, obrigatoriamente, prever a designação de áreas e berços destinados à operação de uso geral, em cais de uso público.

Parágrafo único: As áreas e berços destinados à operação de uso geral, deverão ser disponibilizados exclusivamente para operadores portuários pré-qualificados que não possuam contratos de arrendamento de áreas no porto público."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do artigo tem como finalidade preservar o equilíbrio na utilização das áreas e berços do porto público, evitando a concentração desses recursos por operadores portuários arrendatários. Essa medida é essencial para garantir a livre concorrência entre operadores portuários, promovendo maior equidade e oportunidades no acesso às operações portuárias.

Ao estipular que as áreas e berços destinados à operação de uso geral sejam disponibilizados exclusivamente a operadores portuários pré-qualificados que não possuam contratos de arrendamento, busca-se mitigar possíveis distorções no mercado portuário, como o monopólio ou o abuso de posição dominante. Tais práticas podem prejudicar a eficiência econômica e limitar a competitividade, além de restringir o acesso de novos agentes ao mercado.

Essa proposta, portanto, visa assegurar que o porto público mantenha sua função primordial de atender ao interesse coletivo e fomentar um ambiente portuário mais dinâmico e competitivo, contribuindo para o desenvolvimento do setor e para a geração de benefícios econômicos e sociais amplamente distribuídos.

.....

Sala da Comissão, ...

CD250741855900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250741855900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 479/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.479/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 102 do PL 733/2025 .

JUSTIFICAÇÃO

A orientação do artigo é antissindical e implementa o regime preventivo de dispensa pura e simples do trabalho ante à modernização tecnológica. Tem caráter de garantia da atividade econômica contra os direitos sociais estabelecendo dispensa de contrapartida para as hipóteses de desemprego causados pelo desenvolvimento tecnológico.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

CD255865468100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255865468100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 480/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.480/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XXII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXII - Contrato de Uso Temporário: instrumento jurídico que autoriza o uso de áreas e instalações portuárias localizadas no porto público, por prazo determinado, destinado à movimentação e, quando aplicável, à armazenagem de mercadorias com mercado não consolidado, sendo dispensada a realização de licitação, nos termos do Regulamento desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

O inciso XXII, ao definir o "Contrato de Uso Temporário", atende à necessidade de regulamentar a utilização transitória de áreas e instalações portuárias localizadas no porto público para atividades específicas, como movimentação e, quando necessário, armazenagem de mercadorias. Essa modalidade contratual é especialmente importante para atender demandas

CD252400234800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252400234800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 480/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.480/2025

emergentes ou transitórias, com foco em mercadorias de mercado ainda não consolidado, contribuindo para dinamizar as operações portuárias e viabilizar novos fluxos comerciais.

A previsão de um prazo determinado garante a temporariedade do uso, permitindo que as áreas portuárias sejam aproveitadas de forma eficiente e em conformidade com as necessidades momentâneas do setor. A dispensa de licitação para a celebração desse tipo de contrato, prevista nos termos do Regulamento da Lei, justifica-se pela natureza específica e urgente das situações em que ele é aplicado, sem prejuízo da transparência e da legalidade exigidas nos procedimentos administrativos.

Além disso, o "Contrato de Uso Temporário" proporciona maior flexibilidade operacional à administração portuária, permitindo uma rápida adequação às demandas de mercado e assegurando que a infraestrutura portuária não fique ociosa ou subutilizada. Tal dispositivo é alinhado aos princípios da eficiência e economicidade, fundamentais para a gestão pública, além de fomentar um ambiente favorável à inovação e à competitividade no setor.

Portanto, a inclusão do inciso XXII reforça a capacidade da administração portuária em atender às demandas transitórias de forma ágil, sustentável e juridicamente segura, promovendo a utilização otimizada do patrimônio público e contribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD252400234800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252400234800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 481/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.481/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do Inciso VIII do Art.4º:

"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:"

[...]

VIII - governança plena na gestão dos portos públicos e governança corporativa portuária para os portos privados.

JUSTIFICAÇÃO

A inserção do conceito de governança corporativa portuária para os portos privados visa estabelecer diretrizes claras que alinhem as práticas empresariais aos princípios de transparência, equidade, eficiência operacional e sustentabilidade, essenciais para o equilíbrio competitivo no setor portuário.

Embora os portos públicos estejam naturalmente subordinados a princípios de governança plena, que garantem accountability e ampla acessibilidade, observa-se que os portos privados, por sua natureza e estrutura

CD251322551600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251322551600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 481/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.481/2025

voltada ao lucro, tendem a operar com maior autonomia. Isso pode, em certos casos, resultar em práticas discriminatórias ou na adoção de barreiras que comprometem a acessibilidade e violam o conceito de Facilidade Essencial (Essential Facilities), já consagrado nos Arts. 7º e 13º da Lei nº 12.815/2013.

Ao formalizar a governança corporativa portuária, busca-se assegurar que os portos privados adotem práticas condizentes com:

a) Transparência nas operações e tomadas de decisão, promovendo um ambiente acessível e confiável para usuários e investidores.

b) Condições justas de acesso às instalações e serviços, alinhadas ao princípio de isonomia e à mitigação de práticas discriminatórias.

c) Sustentabilidade, considerando aspectos econômicos, sociais e ambientais, em consonância com os objetivos de longo prazo do setor portuário.

d) Eficiência e responsabilidade regulatória, garantindo que os portos privados operem em conformidade com as disposições legais e com princípios de competitividade leal.

A introdução do conceito de governança corporativa portuária tem como objetivo não apenas harmonizar as relações entre os diversos atores do setor, mas também fortalecer a confiança do mercado e promover um ambiente regulatório mais justo. Dessa forma, busca-se fomentar a concorrência saudável e assegurar que o setor portuário, como um todo, funcione como um pilar estratégico para o desenvolvimento econômico sustentável do Brasil.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD251322551600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251322551600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 482/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.482/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Carlos Zarattini

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao art. 103 do PL 733/2025 a seguinte redação:

Art. 103. O trabalho portuário e de apoio portuário, terrestre e aquaviário nos portos públicos será realizado exclusivamente por trabalhadores, 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.

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

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

§ 3º Fica vedada a utilização de contrato de trabalho intermitente e trabalho temporário na área do porto público e nas áreas de apoio portuário terrestre aquaviário.

§ 4º O trabalho de apoio portuário terrestre aquaviário nos portos públicos será realizado por trabalhadores com vínculo empregatício.

Câmara dos Deputados - Anexo IV - Gabinete 808 - CEP 70160-900 - Brasília - DF - Tels.: (61) 3215-5808/3215-3808
dep.carloszarattini@camara.leg.br | dep.zarattini@uol.com.br

WhatsApp (11) 99515-1370 | Facebook @dep.zarattini | Instagram @depzarattini | Youtube Canal Papo Reto com Zarattini | Twitter @carloszarattini

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255475148900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

CD255475148900

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 482/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.482/2025

JUSTIFICAÇÃO

A vedação da utilização de trabalho intermitente e temporário se estende em consonância com a preservação dos princípios do PL 733/25, com destaque ao princípio de valorização do trabalho humano (art. 3º, inciso VI) e às demais disposições elencadas no art. 108 e incisos, aplicáveis sem distinção em todo o sistema portuário. A supressão dos trechos onde consta a referência Empresa Prestadora de Trabalho Temporário – EPTP se justifica pela impropriedade de criação por lei de empresa privada, o que é vedado pelo proibição de intervenção do Estado no domínio econômico, exceto autorização constitucional que não é o caso. A determinação de que o trabalho aquaviário de apoio terrestre nos portos públicos e privados seja realizado por trabalhadores com vínculo empregatício visa conservar as categorias já existentes evitando a assimetria entre categoria econômica e categoria profissional e a precarização do trabalho no sistema portuário trazida pela lacuna da redação original do projeto que restringe trabalho portuário a bordo e no costado das embarcações.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

CD255475148900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255475148900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 483/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.483/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Carlos Zarattini

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se os Arts. 105, 106 e 107 do PL 733/2025.

JUSTIFICAÇÃO

Os artigos 105, 106 e 107 instituem o regime de precarização absoluta nos portos privados onde também são exercidas as atividades de apoio portuário, terrestre e aquaviário. A supremacia do poder econômico para fixar remuneração de categoria laboral, justificada pela única condição da natureza jurídica das regras para instalações portuárias viola o princípio da dignidade do trabalho e o direito fundamental coletivo dos trabalhadores fixarem sua remuneração básica e demais direitos sociais a partir de sua organização como categoria profissional. A permissão para a contratação de trabalhadores no sistema portuário por meio da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário instrumentaliza a extinção da categoria dos aquaviários de apoio terrestre, visto que confere prerrogativa do poder econômico instituir a precarização com base na lei e por interposta pessoa jurídica. O art. 107 também institui a precarização

CD255922914500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255922914500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 483/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.483/2025

absoluta conferindo ao empregador valer-se de “todas as formas admitidas pela legislação trabalhista” para terceirizar o trabalho no Sistema Portuário. .

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

CD255922914500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255922914500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 484/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.484/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XXIV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXIV - Portos Estratégicos: portos públicos que exercem função essencial para a segurança e a soberania nacional, com o objetivo de promover a integração territorial e o desenvolvimento econômico sustentável do País, a serem definidos em Regulamento desta Lei."

JUSTIFICAÇÃO

O inciso XXIV, ao definir "Portos Estratégicos", reconhece o papel fundamental de determinados portos públicos na segurança e soberania nacional. Essa classificação é essencial para assegurar que essas infraestruturas críticas recebam o tratamento prioritário e os recursos necessários para desempenhar suas funções de maneira eficaz, alinhadas aos interesses do Estado e da sociedade.

CD252587627500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252587627500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PLO73325
EMC 484/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.484/2025

Os Portos Estratégicos contribuem para a integração territorial ao promover a interligação entre diferentes regiões do País, especialmente aquelas com menor acesso a outros meios de transporte. Ao facilitar o escoamento de mercadorias, a mobilidade de pessoas e o intercâmbio econômico, esses portos tornam-se vetores de desenvolvimento regional e nacional.

Além disso, ao promover o desenvolvimento econômico sustentável, os Portos Estratégicos exercem papel crucial na implementação de políticas públicas que equilibram crescimento econômico com proteção ambiental e inclusão social. Sua gestão eficiente e estratégica fortalece a competitividade nacional e garante a participação do País em cadeias logísticas globais.

Portanto, a inclusão desse inciso no ordenamento jurídico é indispensável para assegurar que os portos identificados como estratégicos sejam tratados com a prioridade que sua relevância demanda, contribuindo para a segurança, a soberania e o progresso sustentável do Brasil.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD252587627500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252587627500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 485/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.485/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do Inciso X do Art.4º:

"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:"

[...]

X - promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática.

JUSTIFICAÇÃO

A diretriz de, somente, adaptar-se às mudanças climáticas como expresso no texto original do inciso dá a conotação e interpretação de uma atitude de reação em vez de antecipação de medidas.

A inclusão da promoção e adoção de tecnologias voltadas para a eficiência energética e mitigação dos impactos relacionados à mudança climática reflete uma abordagem proativa e estratégica frente aos desafios ambientais contemporâneos. Enquanto a adaptação às mudanças climáticas é

CD254671524600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254671524600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 485/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.485/2025

essencial, limitarmo-nos apenas a essa diretriz implica em uma postura reativa, focada em administrar as consequências ao invés de atuar na raiz do problema.

Dessa forma, a emenda proposta busca incorporar uma perspectiva antecipatória, incentivando a implementação de tecnologias que não apenas reduzam os efeitos adversos das mudanças climáticas, mas também promovam um desenvolvimento sustentável e responsável. Tal medida fortalece o compromisso com ações concretas que alinhem eficiência econômica e preservação ambiental, posicionando a sociedade como protagonista na mitigação dos impactos climáticos globais.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254671524600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254671524600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 486/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.486/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Carlos Zarattini

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se os § 1º, §2º, §3º e §4º do Art. 108 do PL 733/2025.

JUSTIFICAÇÃO

Os parágrafos foram suprimidos por constituírem-se em rol de exceção ao disposto no artigo 108 e seus incisos. A técnica utilizada na redação original do dispositivo foi de declarar direitos para excepcioná-los diminuindo-lhes o grau de aplicabilidade, convertendo cada um dos incisos em norma de eficácia condicionada mediante normas de constrangimento e antissindicais.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

Câmara dos Deputados - Anexo IV - Gabinete 808 - CEP 70160-900 - Brasília - DF - Tels.: (61) 3215-5808/3215-3808
dep.carloszarattini@camara.leg.br | dep.zarattini@uol.com.br

WhatsApp (11) 99515-1370 | Facebook @dep.zarattini | Instagram @depzarattini | Youtube Canal Papo Reto com Zarattini | Twitter @carloszarattini

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252944250000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

CD252944250000

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 487/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.487/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XXIV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXV - Complexo Portuário - concentração geográfica de múltiplos portos em uma mesma região ou proximidade, definido através de Regulamento, que interagem de forma complementar e/ou competitiva numa região geoeconômica com alta demanda por atividades portuárias, como regiões industriais, comerciais ou de grande fluxo logístico a ser espacializado e descrito no Plano Mestre"

JUSTIFICAÇÃO

O inciso XXV, ao definir "Complexo Portuário", reconhece a relevância estratégica da concentração geográfica de múltiplos portos em uma mesma região ou proximidade. Essa configuração, caracterizada pela interação complementar e/ou competitiva entre os portos, surge em áreas geoeconômicas estratégicas marcadas por uma alta demanda por atividades portuárias, como regiões industriais, comerciais ou de grande fluxo logístico.

CD254201040000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254201040000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 487/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.487/2025

A sinergia entre portos próximos é uma das principais características dessas aglomerações, permitindo a distribuição de demandas e a otimização da movimentação de cargas, o que resulta em maior eficiência operacional e redução de custos logísticos. Simultaneamente, a competição entre portos na mesma região promove a modernização, a inovação e o aprimoramento dos serviços oferecidos, contribuindo para um ambiente mais dinâmico e competitivo.

Além disso, a especialização funcional dentro dos complexos portuários permite que cada porto se concentre em determinados tipos de carga ou serviços, como contêineres, granéis líquidos ou sólidos, aumentando a produtividade e a capacidade de atender às demandas do mercado de forma mais eficiente. Essa especialização fortalece a economia regional e amplia a competitividade do País no cenário logístico global.

Os impactos econômicos de um Complexo Portuário vão além das operações internas dos portos, abrangendo o desenvolvimento econômico local e regional, a geração de empregos e o estímulo ao comércio. Ao espacializar e descrever essas aglomerações no Plano Mestre, conforme proposto no inciso, assegura-se a coordenação adequada das atividades, o planejamento estratégico e o alinhamento das políticas públicas com os objetivos de integração e desenvolvimento econômico sustentável.

Portanto, a definição de "Complexo Portuário" no âmbito desta Lei é essencial para fortalecer a infraestrutura portuária, promover o crescimento econômico equilibrado e atender às demandas logísticas de forma eficiente e sustentável.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD254420104000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254420104000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 488/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.488/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao Inciso IV do art. 109 do projeto a seguinte redação:

Art. 109 .....

.

.

.

IV – Piso normativo da categoria;

JUSTIFICAÇÃO

A redação original do inciso faz alusão ao salário mínimo. O artigo tem como objeto a celebração de convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho. Esses instrumentos destinam-se a instituição dos pisos fixado para as categorias nas hipóteses das CCTs ou acima do piso normativo na hipótese de ACTs. Não faz sentido introduzir o salário mínimo nacional neste contexto que, em termos práticos, legaliza a fixação do salário mínimo como referência normativa para categorias profissionais tanto dos trabalhadores portuários como dos aquaviários do apoio portuário, terrestre e aquaviário. Evidentemente, a norma trata dos direitos indisponíveis fixados como patamar mínimo de

WhatsApp (11) 99515-1370 | Facebook @dep.zarattini | Instagram @depzarattini | Youtube Canal Papo Reto com Zarattini | Twitter @carloszarattini

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256047995500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

CD256047995500

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 488/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.488/2025

referência pela própria Constituição Federal. No entanto, ao adotar o salário mínimo nacional, o PL institui a aplicação do salário mínimo como referência tanto ao trabalho portuário quanto ao de apoio terrestre.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

CD256047995500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256047995500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 489/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.489/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Suprime-se o inciso XII do Art.4º.

“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:

[...]

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."

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de supressão do inciso "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

CD254494669600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254494669600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 489/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.489/2025

serviços esperados, sem prejuízo de se considerar, justificadamente, para precificação das áreas públicas a serem arrendadas ou concedidas e apenas para a fase de licitação, a atividade do terminal e eventuais investimentos obrigatórios" baseia-se em duas principais razões: a incorreção de técnica legislativa e o impacto negativo na segurança jurídica.

Em primeiro lugar, a inclusão de dispositivos que preveem a modernização de contratos vigentes por meio de alteração legislativa viola princípios fundamentais de técnica legislativa. A prática de se alterar contratos já firmados de forma unilateral compromete a integridade do ordenamento jurídico, uma vez que a segurança e a previsibilidade são elementos essenciais em qualquer relação contratual.

Adicionalmente, a permissão para alteração de contratos em andamento gera um ambiente de insegurança jurídica, tanto para o Estado quanto para concessionários, arrendatários e autorizatários. A instabilidade criada por alterações legislativas dessa natureza pode desincentivar investimentos no setor portuário, pois agentes econômicos passam a perceber maior risco ao celebrar contratos com o poder público.

Outro ponto relevante é que o inciso, ao tentar contemplar a modernização e simplificação de contratos, acaba por desconsiderar o princípio da proteção ao ato jurídico perfeito, consagrado no artigo 5º, inciso XXXVI, da Constituição Federal de 1988. O respeito a contratos vigentes é indispensável para garantir a confiança entre as partes, assim como para preservar o equilíbrio entre direitos e obrigações previamente acordados.

Por fim, a precificação de áreas públicas "considerando a atividade do terminal e investimentos obrigatórios apenas para a fase de licitação" carece de clareza e objetividade. Tal abertura interpretativa pode dar margem a entendimentos conflitantes, que favorecem práticas desiguais e dificultam a aplicação eficiente do dispositivo.

Portanto, a supressão do inciso em questão se mostra indispensável para assegurar a estabilidade regulatória, preservar os direitos

CD254494669600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254494669600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 489/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.489/2025

adquiridos pelas partes contratantes e garantir um ambiente favorável ao investimento e à operação eficiente do setor portuário.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254494669600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254494669600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 490/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.490/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescente-se o texto do inciso XXXV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXXV - Plano Mestre (PM) - instrumento de planejamento de Estado voltado aos complexos portuários que abranjam os portos públicos e/ou privados em aglomerações a serem instituídas por Regulamento, resultantes do agrupamento de portos limítrofes ou situados dentro de um mesmo estado e sob jurisdição da Autoridade Portuária, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos;"

JUSTIFICAÇÃO

CD258424861300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258424861300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 490/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.490/2025

O inciso XXXV, ao definir o "Plano Mestre (PM)", destaca sua relevância como um instrumento essencial de planejamento estratégico voltado à gestão dos complexos portuários que englobam portos públicos e/ou privados em aglomerações. Esta abordagem reflete a necessidade de uma visão integrada para o desenvolvimento e uso eficiente da infraestrutura portuária, garantindo que as ações e investimentos sejam direcionados de maneira coordenada e sustentável.

O estabelecimento de um Plano Mestre requer a designação de um executor responsável, capaz de implementar as diretrizes, ações e metas previstas. Nesse sentido, a Autoridade Portuária surge como o ente executor adequado, dada sua função de organizar, administrar e promover o desenvolvimento das instalações portuárias sob sua jurisdição. A relação entre planejamento e execução é indispensável para assegurar a efetividade do instrumento, evitando que suas orientações fiquem restritas ao campo teórico ou sem aplicação prática.

A inclusão de portos limítrofes ou situados em um mesmo estado no escopo do Plano Mestre reforça a necessidade de considerar os aspectos regionais e locais no planejamento de transportes em nível estratégico, promovendo a integração entre os portos, a cidade e os seus acessos. Essa abordagem amplia o impacto positivo do Plano, consolidando-o como ferramenta que norteia ações de curto, médio e longo prazos, gerando benefícios econômicos, logísticos e sociais para as regiões atendidas.

Além disso, a instituição das aglomerações portuárias por Regulamento assegura flexibilidade para adaptação às particularidades e dinâmicas de cada complexo portuário, garantindo um planejamento ajustado às demandas e peculiaridades locais.

Portanto, o inciso XXXV, ao prever o Plano Mestre como instrumento estratégico vinculado à Autoridade Portuária, alinha-se às boas práticas de governança e à promoção do desenvolvimento sustentável e eficiente do setor portuário. Essa abordagem assegura que o planejamento

CD258424861300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258424861300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 490/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.490/2025

esteja efetivamente conectado à execução, promovendo resultados consistentes e de longo alcance para o País

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD258424861300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258424861300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 14/08/2025 09:24:41.903 - PL073325
EMC 491/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.491/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se, onde couber, ao PL 733/2025 artigo com a seguinte redação:

Art. Fica reconhecido como trabalhador Portuário com preferência ao direito ao trabalho em qualquer terminal portuário, todo aquele que exerce ou exerceu suas funções na atividade portuária sem cadastro e registro no OGMO, assim reconhecido pelo STF até publicação desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do artigo sugerido se faz necessário para garantir a inclusão dos trabalhadores qualificados sem registro no OGMO que, pelas regras atuais, não acessam o sistema.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

Câmara dos Deputados - Anexo IV - Gabinete 808 - CEP 70160-900 - Brasília - DF - Tels.: (61) 3215-5808/3215-3808
dep.carloszarattini@camara.leg.br | dep.zarattini@uol.com.br

WhatsApp (11) 99515-1370 | Facebook @dep.zarattini | Instagram @depzarattini | Youtube Canal Papo Reto com Zarattini | Twitter @carloszarattini

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255617693000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

CD255617693000

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 492/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.492/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XXVI no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXVI - Cadeia Verticalizada Indústria-Porto: cadeias integradas que se caracterizam pela conexão direta entre a cadeia produtiva e as atividades portuárias, resultando em geração de carga cativa, fora do ambiente concorrencial portuário, com áreas específicas definidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda de redação ao inciso XXVI tem como objetivo aprimorar a definição de "Cadeia Verticalizada Indústria-Porto", conferindo maior clareza e precisão ao texto legislativo. Essa terminologia destaca a relação direta e integrada entre a cadeia produtiva e as atividades portuárias,

CD257081577200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257081577200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 492/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.492/2025

que resulta na geração de cargas cativas, desvinculadas do ambiente concorrencial típico do setor portuário.

O conceito revisado fortalece a importância estratégica dessas cadeias verticalizadas no contexto do planejamento portuário, ao delimitar com maior exatidão as áreas específicas destinadas às operações integradas, conforme previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto. Essa delimitação é essencial para garantir a organização e a eficiência no uso da infraestrutura portuária, evitando conflitos de interesse e promovendo a otimização das operações.

Além disso, a emenda reflete as melhores práticas de planejamento e governança portuária, assegurando que os aspectos técnicos e econômicos dessas cadeias sejam compatíveis com os objetivos do desenvolvimento sustentável e integrado dos portos. Ao especificar a exclusão do ambiente concorrencial para as cargas cativas, o texto reforça o caráter exclusivo e estratégico dessas operações, alinhando-se aos princípios de segurança jurídica e eficiência administrativa.

Portanto, a proposta de redação do inciso XXVI contribui para tornar o dispositivo mais objetivo e alinhado às demandas práticas e normativas do setor portuário, promovendo uma abordagem integrada e funcional ao planejamento e gestão dessas cadeias.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257081577200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257081577200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 493/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.493/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do caput do Art. 5º.

O caput do Art. 5º passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º As propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, integrantes do Sistema Portuário, expressos no Art.2º desta Lei, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto social e econômico."

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de modificação do artigo busca corrigir uma lacuna normativa que eximiria a Autoridade Marítima da obrigatoriedade de realizar Análise de Impacto Regulatório (AIR) em seus atos normativos sobre as atividades portuárias. A realização de AIR é um instrumento essencial de transparência e governança, que visa assegurar que os atos normativos sejam

CD250560151200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250560151200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 493/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.493/2025

precedidos por uma avaliação detalhada de seus possíveis efeitos, especialmente no que diz respeito ao impacto econômico.

Ao incluir a obrigatoriedade de AIR, a proposta reforça a necessidade de decisões regulatórias fundamentadas, que levem em consideração a razoabilidade e os potenciais impactos para agentes econômicos e usuários dos serviços, promovendo maior equilíbrio, eficiência e previsibilidade. Dessa forma, a emenda contribui para um ambiente normativo mais robusto e alinhado aos princípios de segurança jurídica e desenvolvimento sustentável no âmbito do Sistema Portuário, que inclui todos os agentes públicos, sem exceções.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250560151200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250560151200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 14/08/2025 09:45:48.870 - PL073325
EMC 494/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.494/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao art. 104 do PL 733/25 a seguinte redação:

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

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.

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

CD256962851600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256962851600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

Apresentação: 14/08/2025 09:45:48.870 - PL073325
EMC 494/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.494/2025

§ 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 e conferência por um mesmo trabalhador portuário avulso.

§ 5º As disposições deste artigo não se estendem ao trabalho de apoio portuário terrestre e aquaviário exercida com vínculo empregatício.

JUSTIFICAÇÃO

A vedação da extensão do regime jurídico do avulso ao trabalhador de apoio portuário, terrestre e aquaviário visa distinguir os regimes jurídicos aplicáveis ao trabalho no sistema portuário que se desdobra em trabalho portuário a bordo ou no costado do navio e demais atividades com vínculo ou terrestres de apoio ao funcionamento do Sistema Portuário.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

Deputado CARLOS ZARATTINI

CD256962851600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256962851600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Zarattini

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 495/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.495/2025

40 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta Parágrafo único, com a redação abaixo, ao Art.5º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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 conterá 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:

Parágrafo único – a edição e/ou alteração de atos normativos relacionados às propostas de interesse do setor portuário e aquaviário, conforme disposto no caput deste artigo, deverá ocorrer por meio de ato interministerial, garantindo a coordenação e a convergência entre os órgãos e entidades competentes, de forma a assegurar maior eficácia e uniformidade nas normas aplicáveis, preservando o equilíbrio entre os impactos econômicos e as diretrizes de desenvolvimento sustentável."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do parágrafo único que estabelece a obrigatoriedade de edição e/ou alteração de atos normativos através de ato interministerial é essencial para promover a integração e a coerência entre os órgãos e entidades envolvidos no setor portuário e aquaviário. Essa medida busca mitigar possíveis discrepâncias normativas e assegurar que as decisões regulamentares sejam pautadas por uma abordagem multissetorial, considerando os diferentes aspectos e implicações das políticas públicas no setor.

Além disso, a coordenação interministerial possibilita maior uniformidade e previsibilidade no ambiente regulatório, promovendo segurança jurídica e alinhamento com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e competitividade econômica. Assim, tal previsão normativa potencializa a eficácia das medidas adotadas, assegurando que sejam equilibradas quanto aos seus impactos econômicos e alinhadas com os objetivos estratégicos de modernização e eficiência das operações portuárias e aquaviárias.

.....

Sala da Comissão, ...

CD252971963400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252971963400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 496/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.496/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XXVIII no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXVIII - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) - instrumento de planejamento da Administração Portuária, que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto público e do porto privado;

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão dos portos privados no escopo do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ) demonstra-se fundamental para assegurar o crescimento planejado e sustentável do setor portuário brasileiro. Conforme estabelecido pela Emenda XXVIII, o PDZ é um instrumento estratégico de planejamento da Administração Portuária, abrangendo tanto as administrações públicas quanto privadas.

CD252935919500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252935919500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 496/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.496/2025

Neste sentido, a elaboração de PDZs por portos privados permite uma melhor coordenação das atividades portuárias em âmbito regional e nacional, promovendo uma integração mais eficaz com as demandas logísticas e econômicas. Além disso, o planejamento ordenado das áreas e instalações dos portos privados contribui para:

Sustentabilidade ambiental: a adoção de práticas que minimizem impactos ambientais, alinhando o desenvolvimento portuário com objetivos ecológicos.

Eficiência econômica: o uso otimizado de recursos e infraestrutura, promovendo competitividade no comércio internacional.

Ordenamento territorial: a gestão planejada do espaço portuário para evitar conflitos de uso e garantir sua adequação às necessidades operacionais e socioeconômicas.

Assim, a incorporação dos portos privados no PDZ reforça o compromisso de desenvolver um sistema portuário integrado, moderno e sustentável, capaz de atender às demandas crescentes do mercado, ao mesmo tempo em que respeita diretrizes ambientais e promove o crescimento econômico do país. Essa medida não apenas assegura a eficiência e competitividade dos portos, mas também fortalece a posição estratégica do Brasil no comércio global. Portanto, a proposta de redação do inciso XXVIII contribui para tornar o dispositivo mais objetivo e alinhado às demandas práticas e normativas do setor portuário, promovendo uma abordagem integrada e funcional ao planejamento e gestão dessas cadeias.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD252935919500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252935919500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 497/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.497/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Suprime-se o termo “e água” constante no texto do Inciso III, do Art. 6º.

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

[..]

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

JUSTIFICAÇÃO

A supressão da palavra "água" no texto do inciso III tem como fundamento a impossibilidade jurídica de cessão ou apropriação privada de espaços físicos em águas públicas, consideradas bens de domínio da União conforme dispõe o artigo 20, inciso III, da Constituição Federal de 1988.

CD256687943700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256687943700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:54:35.937 - PL073325
EMC 497/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.497/2025

Adicionalmente, a Lei nº 9.636/1998, que trata da gestão de bens imóveis da União, reforça o caráter público desses espaços e inviabiliza sua exploração ou ocupação por particulares, salvo em condições excepcionais e devidamente regulamentadas, o que não é compatível com a definição de "porto privado" apresentada.

A supressão busca alinhar o texto legal aos princípios constitucionais e normativos vigentes, evitando interpretações que possam gerar conflitos jurídicos ou práticas contrárias à legislação. Além disso, a exclusão do termo mantém a clareza e a coerência do dispositivo, preservando a caracterização dos portos privados como instalações essencialmente terrestres, que utilizam a infraestrutura aquaviária sem infringir normas sobre o uso de bens públicos.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256687943700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256687943700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 498/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.498/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XXIX no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

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

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do Regulamento de Exploração do Porto (REP) como instrumento aplicável tanto aos portos públicos quanto aos portos privados é uma medida indispensável para garantir maior segurança jurídica e promover a transparência nas operações portuárias. Ao estabelecer princípios gerais e condições claras para o funcionamento e a exploração dos portos, o REP fortalece a confiança dos usuários e demais stakeholders no setor portuário.

CD257644154000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257644154000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 498/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.498/2025

Nos portos públicos, o REP é um guia essencial para uniformizar práticas, assegurar a eficiência operacional e atender às demandas da sociedade. Já nos portos privados, a obrigatoriedade de um regulamento similar permite padronizar a prestação de serviços, reduzir ambiguidades contratuais e garantir que as operações sigam critérios de transparência, contribuindo para uma relação de confiança entre os prestadores e demandantes de serviços portuários.

Além disso, essa uniformização normativa promove uma maior integração entre as administrações portuárias, públicas e privadas, fomentando um ambiente competitivo e saudável que beneficie a economia nacional. O REP, assim, funciona como um pilar estratégico para o desenvolvimento sustentável do sistema portuário brasileiro, assegurando que suas operações atendam às melhores práticas de governança e respeitem os interesses dos usuários e da sociedade.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257644154000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257644154000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 499/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.499/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescente-se o Inciso XXXV ao Art.6º com o seguinte teor.

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

[...]

XXXV - Zona de Influência Portuária (ZIP) - espaço geoeconômico delimitado a partir de variáveis técnicas, econômicas, políticas e sociais e parte integrante do Plano Mestre, que é diretamente impactado pelas operações de um porto ou complexo portuário e contribuinte para suas atividades, devendo abranger desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelo porto até as áreas que dependem economicamente ou logisticamente de suas operações.

JUSTIFICAÇÃO

Com a citação nos incisos VIII e IX do Art.6º acerca do conceito jurídico de Terminal Retroportuário Alfandegado e de Terminal de Contêineres Vazios, onde há a citação de que estes estão localizados em uma Zona de Influência Portuária (ZIP) há, portanto, a necessidade de definir, juridicamente,

CD254817931600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254817931600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 499/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.499/2025

o conceito jurídico da ZIP, como sendo um espaço geoeconômico que irá abranger essa espécie de terminal estrategicamente delimitado, que desempenha um papel fundamental no desenvolvimento e operação de portos e complexos portuários, constituindo-se em uma zona de atividades logísticas e, em especial, industriais que buscam se localizar em áreas próximas aos portos e de fácil acesso terrestre.

Baseando-se em variáveis técnicas, econômicas, políticas e sociais, conforme descrito no inciso XXXV, essa delimitação reflete não apenas os impactos diretos das operações portuárias, mas também sua contribuição para a dinâmica econômica e logística de sua região.

A ZIP abrange áreas diversificadas, desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelos portos até regiões que dependem econômica e logisticamente dessas operações. Dessa forma, ela torna-se parte integrante do planejamento territorial e estratégico do setor portuário, destacando-se no contexto do Plano Mestre.

Além disso, a identificação de uma ZIP é essencial para a otimização de cadeias logísticas, integração regional e atração de investimentos. Ao compreender e mapear os fluxos econômicos e logísticos, bem como as interações sociais e políticas associadas, a zona de influência possibilita um planejamento mais eficiente e sustentável, promovendo o desenvolvimento econômico local e regional.

A inclusão do inciso que define a Zona de Influência Portuária busca estabelecer de forma clara os limites e as características do espaço geográfico diretamente impactado pelas operações portuárias, promovendo um entendimento abrangente e técnico sobre a interação entre o porto e a região ao seu redor. Essa definição é essencial para subsidiar políticas públicas, planejamento estratégico e gestão eficiente dos portos, assegurando que as atividades portuárias sejam desenvolvidas de maneira integrada ao território e às comunidades impactadas.

CD254817931600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254817931600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 499/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.499/2025

Ao incluir desde os locais de origem e destino das cargas movimentadas pelo porto até as áreas que dependem econômica e logisticamente de suas operações, o inciso reconhece a complexidade das cadeias logísticas e produtivas envolvidas. Além disso, sua vinculação ao Plano Mestre reforça o alinhamento estratégico com instrumentos de planejamento portuário, garantindo que a gestão da Zona de Influência Portuária seja feita de maneira coordenada, sustentável e em conformidade com as diretrizes de desenvolvimento nacional.

Essa proposta contribui para fortalecer a governança portuária, ampliando a transparência e a eficiência das decisões que impactam não apenas o porto, mas também as regiões diretamente relacionadas às suas atividades econômicas e logísticas.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254817931600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254817931600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 500/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.500/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XXXII no Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXXII - Economia Azul - usos, gestão e conservação sustentável dos recursos oceânicos e marinhos, visando apoiar o crescimento econômico, melhorar os meios de subsistência e garantir a saúde ecológica, nas atividades que equilibram o desenvolvimento com a proteção da biodiversidade marinha, buscando benefícios sociais, ambientais e econômicos de longo prazo, em conformidade com regulamentos e padrões nacionais e internacionais;

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do inciso referente à Economia Azul destaca a importância de um modelo de desenvolvimento que reconheça o enorme potencial dos recursos oceânicos e marinhos para impulsionar o crescimento econômico, sem comprometer os ecossistemas. Essa abordagem é

CD254139799700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254139799700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 500/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.500/2025

particularmente relevante para países como o Brasil, com uma vasta área costeira e um dos maiores litorais do mundo.

A Economia Azul promove um equilíbrio estratégico entre o uso sustentável dos recursos marítimos e a conservação da biodiversidade marinha, contribuindo não apenas para a saúde ambiental, mas também para benefícios sociais e econômicos. Ao garantir a conformidade com regulamentos e padrões nacionais e internacionais, a emenda fortalece a governança ambiental e assegura a adoção de melhores práticas, alinhando o Brasil aos esforços globais para enfrentar desafios como a mudança climática e a degradação dos ecossistemas.

Essa proposta também contribui diretamente para Geração de empregos e inclusão social ao fomentar atividades como a pesca sustentável, o turismo costeiro e a biotecnologia marinha e a segurança alimentar e energética, através da exploração responsável dos recursos marinhos para atender às demandas da sociedade.

Portanto, a adoção desse inciso reforça o compromisso com um desenvolvimento sustentável de longo prazo, promovendo equilíbrio entre crescimento econômico, proteção ambiental e bem-estar social, posicionando o Brasil como líder em iniciativas de Economia Azul.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254139799700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254139799700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 14/08/2025 10:13:20.683 - PL073325
EMC 501/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.501/2025

EMENDA AO PL Nº 733/2025

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

Altere-se o inciso VI do artigo 4º do Projeto de Lei nº 733/2025 passa a vigorar com a seguinte redação:

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:

(...)

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

JUSTIFICAÇÃO

A redação original, ao estabelecer de forma ampla e irrestrita o acesso aos portos públicos e às suas instalações, cria margem para interpretações que possam fragilizar a autoridade gestora e a ordenação do uso desses espaços, resultando em conflitos operacionais, sobrecarga de infraestrutura e dificuldades no planejamento de investimentos. A ausência de critérios claros e objetivos para a participação e o acesso pode gerar insegurança jurídica e dificultar a harmonização com políticas públicas já consolidadas para o setor.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado BENES LEOCÁDIO

(União-RN)

CD258410934400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258410934400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benes Leocádio

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 502/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.502/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XIV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XIV - Área do Porto Público: poligonal de delimitação geográfica que define os limites físicos e de jurisdição administrativa do porto público, englobando as áreas em terra e água, a zona de influência portuária, a respectiva infraestrutura de proteção e de acesso terrestre e aquaviário, sob jurisdição administrativa da Autoridade Portuária;"

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do conceito de "Área do Porto Público" na emenda tem como objetivo aprimorar a definição legal e operacional do espaço geográfico que compreende os limites físicos e a jurisdição administrativa do porto público. Esse delineamento é fundamental para assegurar a organização e a efetividade das ações da Autoridade Portuária, baseando-se nos princípios e funções da jurisdição administrativa.

CD258373316200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258373316200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 502/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.502/2025

A jurisdição administrativa, nesse contexto, delimita a competência da Autoridade Portuária para regulamentar, fiscalizar e administrar de forma exclusiva e eficiente as atividades dentro da área delimitada. Essa competência é indispensável para evitar conflitos de competências entre diferentes entidades e assegurar a harmonia na gestão e operação do porto público. Por meio da definição clara da poligonal geográfica, a Autoridade Portuária tem sua capacidade de gestão fortalecida, promovendo o cumprimento de suas atribuições legais e a manutenção da ordem pública no local.

Além disso, a delimitação geográfica que abrange áreas em terra e água, a zona de influência portuária e a infraestrutura de proteção e acesso terrestre e aquaviário reflete a complexidade e a abrangência das operações portuárias modernas. Essa abordagem integrada e baseada na jurisdição administrativa garante maior segurança jurídica e eficiência operacional, contribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico da região atendida pelo porto.

Portanto, a emenda proposta é essencial para consolidar a autoridade e as responsabilidades da Autoridade Portuária, oferecendo uma base sólida para o planejamento, a regulação e o desenvolvimento sustentável das operações portuárias.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD258373316200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258373316200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 503/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.503/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Suprime-se do texto o inciso XXXIV do Art.6º.

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

[..]

XXXIV - Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário: entidade autorreguladora, que pela sua proximidade das atividades portuárias e aquaviária 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.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de supressão do inciso XXXIV, que prevê a criação da "Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário", fundamenta-se em uma análise criteriosa dos riscos associados à implementação de um modelo de autorregulação no setor portuário. Apesar da intenção de promover maior eficiência e agilidade, a instituição dessa entidade

CD251804863700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251804863700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 503/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.503/2025

autorreguladora apresenta preocupações significativas que podem comprometer a transparência, a imparcialidade e o equilíbrio competitivo no setor.

Riscos de Cartelização e Discriminação: A criação de uma estrutura de coordenação entre as empresas prestadoras de serviços portuários pode facilitar processos de cartelização. Conforme definido pelo CADE, o cartel é qualquer prática entre concorrentes que vise fixar preços, dividir mercados ou restringir a produção, o que seria um grave risco ao ambiente de livre concorrência. Além disso, usuários que reivindiquem um tratamento justo podem ser discriminados, uma vez que os interesses das empresas participantes podem ser privilegiados em detrimento dos princípios de justiça e equidade.

Contradição Normativa e Redução da Autoridade Estatal: Ao permitir que uma entidade privada estabeleça normas para o setor, corre-se o risco de contradições entre as diretrizes do regulador estatal e as práticas implementadas pela câmara autorreguladora. Essa sobreposição de competências enfraquece o papel do Estado, que, conforme o Art. 174 da Constituição Federal, é o agente normativo e regulador da atividade econômica. A transferência dessa atribuição para o setor privado viola os princípios constitucionais, colocando em risco o bem-estar coletivo e a função fiscalizadora do Estado.

Falta de Transparência e Conflito de Interesses: A ausência de um rito processual claro, combinado com a falta de mecanismos robustos de prestação de contas, pode resultar em práticas obscuras e no fortalecimento dos interesses dos gestores portuários, em vez de atender ao interesse público. Além disso, a possibilidade de captura da agência reguladora ou de conflitos decorrentes da "porta giratória" – onde agentes públicos assumem cargos na iniciativa privada no mesmo setor – representa uma ameaça à imparcialidade e à ética na administração pública.

CD251804863700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251804863700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 503/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.503/2025

Imparcialidade e Direitos dos Usuários: O modelo proposto apresenta dificuldades para garantir imparcialidade, especialmente na aplicação de penalidades e na resolução de controvérsias. Ademais, há o risco de que a autorregulação crie barreiras técnicas ou até mesmo impeça o direito de petição dos usuários perante o órgão regulador, a ANTAQ, o que seria contrário aos preceitos fundamentais de acesso à justiça e à defesa dos direitos dos usuários.

Diante dessas considerações, a supressão do inciso XXXIV é necessária para preservar o papel do Estado na normatização e fiscalização do setor portuário, evitando riscos de cartelização, conflitos de interesse e comprometimento da transparência e da imparcialidade. A manutenção da regulação sob responsabilidade estatal é essencial para assegurar um ambiente justo, equilibrado e alinhado aos princípios do interesse público e da Constituição Federal.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD251804863700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251804863700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 504/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.504/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XV do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XV - Autoridade Portuária: entidade constituída sob a forma de empresa pública, sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios, responsável pela exploração, administração e gestão do porto público"

JUSTIFICAÇÃO

A emenda em questão destaca-se pela sua relevância na modernização e fortalecimento da gestão portuária, ao estabelecer que a Autoridade Portuária pode ser composta por empresa pública, sociedade de

CD259642455700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259642455700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 504/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.504/2025

economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios. Essa proposta reflete a evolução conceitual e prática da governança portuária contemporânea.

Estudos recentes sobre governança portuária, como os apresentados por Jason Monios em "Polycentric Port Governance", demonstram que essa governança está cada vez mais reconhecida como um processo que transcende fronteiras administrativas e territoriais, operando em múltiplas escalas de governo e promovendo vínculos entre organizações governamentais, não governamentais e indivíduos. Essa abordagem policêntrica contribui para uma gestão integrada, colaborativa e adaptada às complexidades do setor portuário globalizado.

No contexto nacional, a possibilidade de incluir Consórcios Públicos na gestão portuária encontra respaldo no Art. 241 da Constituição Federal de 1988, que prevê a gestão associada entre entes federativos. Além disso, a Lei nº 9.277/1997, em seu Art.2º, autoriza a delegação de portos a consórcios públicos, conforme regulamento pelo DECRETO Nº 2.184, DE 24 DE MARÇO DE 1997.

Ao adequar o texto do inciso ao disposto no inciso XVII da Delegação, a proposta de emenda reforça a necessidade de integrar diferentes entes federativos ou consórcios destes para a exploração e gestão dos portos públicos, promovendo uma administração mais eficiente, transparente e alinhada aos interesses da coletividade. Essa integração potencializa a capacidade de planejamento e desenvolvimento do Complexo Portuário, assegurando a implementação do Plano Mestre e o fortalecimento das funções de regulação, fiscalização, proteção, sustentabilidade, segurança portuária e o relacionamento com usuários e comunidades locais.

Portanto, a inclusão dos Consórcios Públicos como possíveis gestores portuários é uma medida estratégica, que promove maior sinergia entre os entes envolvidos, assegura o alinhamento com as melhores práticas

CD259642455700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259642455700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PLO73325
EMC 504/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.504/2025

internacionais de governança e contribui para o desenvolvimento sustentável e competitivo do setor portuário no Brasil.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD259642455700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259642455700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 14/08/2025 10:13:29.077 - PL073325
EMC 505/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.505/2025

EMENDA AO PL Nº 733/2025

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

Altere-se o artigo 4º do Projeto de Lei nº 733/2025 e inclui-se o inciso XIII, que passa a constar com a seguinte redação:

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:

(...)

XIII - Observância, de forma obrigatória, dos seguintes requisitos para regulação do direito de acesso e utilização por terceiros interessados aos terminais aquaviários, em caráter excepcional, no âmbito dos arrendamentos portuários e das autorizações portuárias:

a) comprovação da inexistência de alternativas logísticas viáveis;

b) viabilidade técnica e operacional do pedido de acesso;

c) existência de capacidade disponível e ociosa na infraestrutura, observada a curva de crescimento e a dinâmica operacional do terminal;

d) garantia da adequada remuneração ao titular da instalação;

d) não comprometimento da garantia do regular abastecimento e segurança operacional da região ou instalação;

e) não prejuízo ao proprietário, arrendatário e agentes econômicos que já façam uso do bem por meio de contratos estabelecidos, preservando as atividades industriais ou de produção, que dependam deste ativo para logística associada; e

f) anuência do titular da instalação portuária; "

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer diretrizes claras e objetivas para a regulação do direito de acesso e utilização, por terceiros, de terminais aquaviários no contexto de arrendamentos e autorizações portuárias. A medida busca harmonizar interesses públicos e privados, garantindo eficiência, segurança e previsibilidade às

CD253229143200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253229143200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benes Leocádio

Apresentação: 14/08/2025 10:13:29.077 - PL073325
EMC 505/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.505/2025

operações, ao mesmo tempo em que preserva a atratividade e a segurança dos investimentos no setor.

A proposta condiciona o acesso de terceiros ao atendimento de requisitos específicos — tais como a comprovação da inexistência de alternativas logísticas viáveis, a análise da viabilidade técnica e operacional, a verificação da capacidade ociosa e a preservação das atividades econômicas previamente estabelecidas. Esses critérios asseguram que o acesso ocorra apenas quando necessário, em condições compatíveis com a capacidade do terminal e sem comprometer contratos em vigor, evitando distorções de mercado.

Considera-se, ainda, que a política pública deve conciliar os objetivos de competitividade e equilibrar as perspectivas jurídica e econômica com o cenário da infraestrutura nacional, marcada por gargalos significativos que podem afetam o abastecimento e a segurança energética. A superação desses desafios exige elevados aportes de capital no curto prazo, com retorno nos médio e longo prazos, para viabilizar investimentos estruturantes e sustentáveis. A alternância de fluxos logísticos e a expansão da infraestrutura é o que promoverá uma competição mais equilibrada e potencialmente benéfica ao consumidor.

Nesse sentido, a emenda contribui para: (i) aumentar a transparência e a previsibilidade nas decisões regulatórias; (ii) preservar a competitividade e o equilíbrio contratual; (iii) reforçar a segurança operacional e a regularidade no abastecimento;
(iv) assegurar o uso eficiente da infraestrutura, com melhor aproveitamento da capacidade instalada; e (v) incentivar novos investimentos para a expansão da infraestrutura nacional.

Tais medidas fortalecem o ambiente regulatório, ampliam a segurança jurídica e favorecem o desenvolvimento sustentável do setor portuário e aquaviário, em consonância com o interesse público.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado BENES LEOCÁDIO

(União-RN)

CD253229143200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253229143200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benes Leocádio

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 506/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.506/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso IX no Art.7º.

"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:

[..]

IX - elaborar o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária - PNDPH e constituir Comitê Gestor Nacional e Comitês Gestores Estaduais do PNDPH, nos Estados onde existam portos públicos;

JUSTIFICAÇÃO

A previsão de constituição de um Comitê Gestor Nacional e de Comitês Gestores Estaduais para o Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PNDPH) nos Estados onde se localizam portos públicos, reforça a necessidade de uma governança integrada e eficiente para as atividades de dragagem no Brasil. A dragagem é uma ação estratégica para a manutenção e ampliação dos acessos aquaviários, assegurando a competitividade e sustentabilidade do setor portuário e hidroviário.

CD251018585700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251018858700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 506/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.506/2025

A criação desses comitês gestores tem como objetivo principal articular e coordenar as iniciativas de dragagem em âmbito nacional e estadual, promovendo a uniformidade de diretrizes e integrando os esforços entre diferentes esferas de governo e órgãos competentes. Essa estrutura de governança traz diversos benefícios, como:

Maior eficiência e transparência: A atuação dos comitês garante uma supervisão efetiva das ações, evitando sobreposição de responsabilidades e assegurando a correta aplicação de recursos.

Soluções regionais integradas: Os Comitês Gestores Estaduais atuam alinhados ao Comitê Gestor Nacional, possibilitando a adaptação das diretrizes às realidades locais, ao mesmo tempo em que mantêm a coesão com os objetivos nacionais.

Agilidade nos processos de licenciamento e execução: A articulação entre os entes facilita a resolução de entraves burocráticos, especialmente em licenciamento ambiental, impulsionando a celeridade das ações de dragagem.

Sustentabilidade ambiental e social: Os comitês podem estabelecer mecanismos para mitigar os impactos das atividades de dragagem, promovendo a adoção de boas práticas que conciliem desenvolvimento econômico e proteção dos ecossistemas.

Assim, a constituição de um Comitê Gestor Nacional e Comitês Estaduais no âmbito do PNDPH é indispensável para a construção de um sistema coordenado, participativo e eficiente, alinhado às necessidades estratégicas do setor e ao compromisso com o desenvolvimento sustentável.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD251018858700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251018858700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 507/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.507/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XVI do Art. 6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XVI - Administração Portuária: empresa privada responsável pela gestão do porto público concedido ou sociedade de propósito específico, sociedade empresária constituída para a gestão e exploração do porto privado.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca estabelecer uma definição mais precisa e abrangente para o conceito de Administração Portuária, considerando as diferentes naturezas jurídicas e operacionais dos portos públicos concedidos e dos portos privados. Ao incluir expressamente a figura da sociedade de propósito específico como responsável pela gestão e exploração do porto privado, a proposta alinha-se às práticas contemporâneas de governança empresarial, garantindo maior clareza normativa e segurança jurídica.

CD254021748900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254021748900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PLO73325
EMC 507/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.507/2025

Ao incluir os portos privados no conceito de Administração Portuária e, portando, seus gestores qualificados como Administradores do Porto, busca-se um alinhamento estratégico e normativo que promove a integração operacional e regulatória, possibilitando maior coordenação entre os diferentes tipos de instalações portuárias, melhorando a eficiência logística e assegurando padrões uniformes de governança e segurança.

Essa alteração reforça a importância de delimitar as competências e responsabilidades das entidades envolvidas na administração portuária, promovendo eficiência e transparência nas operações, além de assegurar conformidade com as normas regulatórias aplicáveis. Ademais, a inclusão específica do modelo de sociedade empresária, no caso, a sociedade de propósito específico, demonstra sensibilidade às dinâmicas do setor portuário, reconhecendo a necessidade de modelos flexíveis e adaptados às demandas do mercado e à evolução do setor logístico.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254021748900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254021748900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 508/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.508/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XVII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XVII - Delegação: instrumento de descentralização administrativa que viabiliza a transferência, por meio de convênio, da gestão e da exploração de portos públicos para Estados, Municípios ou consórcios públicos, em conformidade com as disposições legais aplicáveis.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de emenda ao dispositivo tem como objetivo promover maior clareza e precisão na definição de "Delegação" no contexto da descentralização administrativa, assegurando que o texto jurídico reflita de forma inequívoca os mecanismos previstos. A utilização de termos como "instrumento" enfatiza o caráter técnico e jurídico do ato, ao passo que a

CD253358112500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253358112500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 508/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.508/2025

expressão "viabiliza a transferência" reforça o propósito prático e operativo da delegação.

Além disso, a inclusão de "gestão e exploração de portos públicos" delimita de forma abrangente as competências que podem ser descentralizadas, evitando ambiguidades quanto às atribuições transferidas. Ao estabelecer que o procedimento se dará "por meio de convênio" e "em conformidade com as disposições legais aplicáveis," a redação ressalta a necessidade de obediência à legalidade, proporcionando segurança jurídica aos entes federados envolvidos.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD253358112500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253358112500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 509/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.509/2025

41 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.49, III, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso III do Art. 49 que passa a vigorar com o seguinte teor:

III - aos critérios, indicadores, em especial, o indicador de acidentes do trabalho portuário, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do inciso III no Art. 49, que estabelece a obrigatoriedade de critérios, indicadores e, em especial o indicador de acidentes do trabalho portuário, fórmulas e parâmetros para definição da qualidade dos serviços prestados, bem como metas e prazos para o alcance de níveis de serviço, é essencial para promover maior eficiência e segurança nas operações portuárias.

Os elevados índices de acidentes de trabalho no setor portuário, amplamente documentados em relatórios como o Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social, reforçam a necessidade de um indicador específico para monitorar e mitigar os riscos. A inclusão deste indicador permitirá um acompanhamento contínuo e detalhado das condições de segurança do trabalho, criando incentivos para que operadores portuários adotem práticas que garantam um ambiente de trabalho mais seguro e saudável.

Ademais, o estabelecimento de parâmetros claros e metas objetivas contribui para a padronização e a previsibilidade na prestação dos serviços portuários, promovendo a competitividade e a confiança entre os usuários. Essa abordagem favorece a adoção de medidas que equilibram a eficiência econômica com a proteção dos trabalhadores, alinhando-se com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e a busca por excelência nas operações portuárias.

.....

Sala da Comissão, ...

CD251965932700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251965932700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 510/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.510/2025

42 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA *do Art.49, caput do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Emenda do Art. 49, caput que passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 48 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente emenda de redação tem por objetivo corrigir erro formal de citação no texto do Art. 49, o qual, ao mencionar 'o contrato de concessão a que se refere o art. 49 desta Lei', apresenta um equívoco ao repetir a referência ao próprio artigo. A correção visa adequar a redação, eliminando a redundância e assegurando a clareza normativa, promovendo maior precisão jurídica e textual no dispositivo legal. Essa medida é fundamental para evitar interpretações ambíguas e garantir a coesão da norma, em consonância com os princípios de boa técnica legislativa.

.....

Sala da Comissão, ...

CD255041832600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255041832600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 511/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.511/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso X do Art.7º.

"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:

[..]

X - Autorizar a abertura de capital das autoridades portuárias, adotando as devidas cautelas quanto à participação de investidores estrangeiros, permitindo e incentivando os trabalhadores portuários, individualmente ou por meio de cooperativas, a participar da aquisição de participação acionária nas autoridades portuárias;

JUSTIFICAÇÃO

O inciso busca equilibrar interesses estratégicos e sociais na abertura de capital das autoridades portuárias. Ao incluir cautelas quanto à participação de investidores estrangeiros, garante-se a proteção da soberania

CD251964224200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251964224200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 511/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.511/2025

nacional e dos interesses econômicos estratégicos. Além disso, ao permitir e incentivar a participação dos trabalhadores portuários, individualmente ou organizados em cooperativas, o dispositivo promove inclusão social e democratização econômica, valorizando aqueles que estão diretamente envolvidos nas operações portuárias. Essa abordagem também fortalece o compromisso com o desenvolvimento sustentável e com a geração de benefícios locais, contribuindo para a consolidação de uma gestão equilibrada, eficiente e participativa nas autoridades portuárias.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD251964224200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251964224200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 512/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.512/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso X no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

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

[...]

X – Promover, junto aos órgãos competentes, a observância dos atos internacionais sobre navegação, portos e trabalho portuário ratificados pela República Federativa do Brasil, bem como cumprir e assegurar o cumprimento, pelos regulados, dos referidos atos internacionais."

JUSTIFICAÇÃO

O inciso proposto está fundamentado no artigo 5º, § 2º, da Constituição Federal, que dispõe que os tratados e convenções internacionais ratificados pelo Brasil passam a integrar a legislação positiva, adquirindo força

CD250948728000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250948728000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 512/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.512/2025

normativa interna. Nesse sentido, os atos internacionais ratificados pelo país possuem eficácia plena e exigibilidade perante a administração pública e os operadores econômicos.

Nesse contexto, cabe aos órgãos reguladores, no âmbito de suas competências, assegurar a observância e o cumprimento desses atos internacionais por todos os agentes regulados, promovendo sua aplicação uniforme e eficaz. O inciso reforça a importância de harmonizar as normas internacionais ratificadas pelo Brasil com o ordenamento jurídico interno, garantindo que obrigações assumidas pela República Federativa sejam efetivamente respeitadas e implementadas.

Essa medida contribui para fortalecer a posição do Brasil no cenário internacional, ao demonstrar compromisso com os tratados e convenções ratificados, e para promover a segurança jurídica no setor portuário e de navegação, assegurando uma atuação transparente e responsável de todos os regulados.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250948728000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250948728000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 513/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.513/2025

43 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.51, II do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso II do Art. 51 que passa a vigorar com o seguinte teor:

II - ao modo, a forma e as condições para a exploração do porto privado ou da instalação portuária pela iniciativa privada, contemplando critérios, indicadores — com destaque para o indicador de acidentes do trabalho portuário —, fórmulas e parâmetros que estabeleçam a qualidade da atividade prestada, assegurando a adoção das melhores práticas de segurança e eficiência operacional.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do texto com inclusão do inciso II, com a adição de critérios, indicadores — especialmente o indicador de acidentes do trabalho portuário —, fórmulas e parâmetros que definam a qualidade das atividades prestadas, é justificada pela necessidade de aprimorar a segurança, a eficiência e a qualidade das operações realizadas nas instalações portuárias pela iniciativa privada

O setor portuário é reconhecido por sua complexidade e pelos altos níveis de risco envolvidos, conforme demonstram os indicadores de acidentes de trabalho frequentemente registrados. Assim, a previsão de mecanismos que possibilitem o monitoramento detalhado das condições operacionais e de segurança é fundamental para criar um ambiente de trabalho mais protegido e produtivo.

Além disso, o estabelecimento de tais critérios e indicadores promove maior transparência, permitindo a avaliação contínua das práticas e incentivando a adoção de melhorias. Essa diretriz contribui para o alinhamento com as melhores práticas internacionais, reforçando a competitividade dos portos brasileiros e garantindo que as atividades sejam realizadas de forma sustentável e eficiente, em especial, nos aspectos do ambiente e segurança do trabalho, alinhadas aos interesses econômicos e sociais do País.

.....

Sala da Comissão, ...

CD254682634500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254682634500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 514/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.514/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso I no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

“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 as áreas destinadas à referida exploração.”

JUSTIFICAÇÃO

A justificativa para a alteração do inciso proposto fundamenta-se na necessidade de aprimorar a técnica legislativa, eliminando elementos que poderiam gerar ambiguidades interpretativas e configurar invasão de competências exclusivas do Poder Executivo. A redação original, ao incluir a

CD257046717400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257046717400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 514/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.514/2025

referência à outorga de águas públicas e à declaração de utilidade pública, apresenta incompatibilidade com as atribuições típicas de regulação e fiscalização de atividades portuárias.

A declaração de utilidade pública, bem como a outorga de águas públicas, são instrumentos de caráter eminentemente executivo, cuja competência é exclusiva do Poder Executivo, conforme previsto no ordenamento jurídico vigente. Portanto, a exclusão dessas expressões visa preservar a harmonia entre as competências regulamentares e executivas, assegurando que a norma esteja alinhada aos limites constitucionais e administrativos.

A redação revisada promove maior clareza e delimitação das funções, concentrando a responsabilidade da autorização e fiscalização das atividades portuárias em áreas fora das poligonais de portos públicos, garantindo uma atuação eficiente e juridicamente adequada dos órgãos reguladores.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257046717400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257046717400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 515/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.515/2025

44 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.51, VI do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso VI do Art. 51 que passa a vigorar com o seguinte teor:

"VI - aos direitos, às garantias e às obrigações do contratante e do contratado, em especial, quanto à pactuação, por este, de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos das categorias diferenciadas dos trabalhadores nos portos."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do texto do inciso VI, que trata dos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, com ênfase na pactuação de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos dos trabalhadores nos portos, é essencial para assegurar o equilíbrio nas relações de trabalho e a proteção dos interesses de todas as partes envolvidas.

O trabalho portuário, por sua natureza estratégica e essencial, exige condições claras e justas que resguardem tanto os direitos dos trabalhadores quanto a previsibilidade e segurança jurídica para os contratantes. A participação ativa dos sindicatos na pactuação de instrumentos normativos fortalece o diálogo social e promove a construção de condições de trabalho adequadas, respeitando as especificidades das atividades desenvolvidas nos portos.

Além disso, essa previsão normativa contribui para a redução de conflitos trabalhistas e para a harmonização das relações no setor, garantindo um ambiente mais produtivo, seguro e sustentável. Dessa forma, o inciso alinha-se às melhores práticas de governança trabalhista e aos objetivos de desenvolvimento do setor portuário.

.....

Sala da Comissão, ...

CD256818682000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256818682000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 516/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.516/2025

46 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso I do Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte

redação: "Art. 22. Compete ao CAP:

[..]

I – ser ouvido obrigatoriamente e emitindo parecer vinculante sobre:

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do dispositivo que torna obrigatória a emissão de parecer vinculante pelo Conselho de Autoridade Portuária fundamenta-se no disposto no artigo 42 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Tal medida visa garantir maior inserção e vinculação dos Conselhos de Autoridade Portuária no processo decisório das Autoridades Portuárias, promovendo a efetiva contribuição desse órgão consultivo nas questões estratégicas e operacionais dos portos.

De acordo com o mencionado artigo, quando o parecer de um órgão consultivo for obrigatório, ele deverá ser emitido em um prazo razoável, a fim de não comprometer a tramitação dos processos. Além disso, a vinculação ao parecer estabelece maior segurança jurídica nas decisões administrativas, assegurando a harmonização entre os interesses regionais e as diretrizes das políticas públicas portuárias.

Dessa forma, o inciso proposto fortalece o papel do Conselho como ator central no planejamento e desenvolvimento das atividades portuárias, contribuindo para a legitimidade e transparência nas deliberações das Autoridades Portuárias. Sua implementação reforça o compromisso com a eficiência administrativa e com os princípios que regem a atuação da Administração Pública, como legalidade, publicidade e responsabilidade.

.....

Sala da Comissão, ...

CD250492281900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250492281900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 517/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.517/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

53 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe inclusão de parágrafo único, no Art. 51 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

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

[...]

Parágrafo único. O Concessionário, Arrendatário ou Autorizatário, compromete-se, durante a vigência dos respectivos contratos, a firmar instrumentos normativos de trabalho, tais como convenções ou acordos coletivos, com os sindicatos legalmente reconhecidos que representam categorias diferenciadas de trabalhadores portuários envolvidos em suas operações nas diversas atividades de portuários.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A obrigatoriedade de o Concessionário, Arrendatário ou Autorizatário firmar instrumentos normativos de trabalho com os sindicatos representativos dos trabalhadores portuários fundamenta-se no compromisso com a promoção de relações laborais equilibradas e com o respeito aos direitos constitucionalmente garantidos.
Nos termos do Artigo 7º, Inciso XXVI, da Constituição Federal, o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho é assegurado como um direito fundamental dos trabalhadores, sendo um mecanismo essencial para a construção de condições de trabalho justas e pactuadas entre as partes.

Além disso, os Artigos 611 e 614 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) oferecem a base normativa para a celebração, registro e validade de tais instrumentos, regulando a duração máxima dos acordos e estabelecendo procedimentos formais que garantem a segurança jurídica das negociações coletivas.

A inclusão desta cláusula nos contratos visa não apenas cumprir a legislação vigente, mas também fortalecer o diálogo e a colaboração entre empregadores e trabalhadores, contribuindo para a estabilidade nas operações portuárias e para a valorização das atividades desempenhadas pelos trabalhadores do setor.

.....

Sala da Comissão, ...

CD253487475900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253487475900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 518/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.518/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescente-se o inciso XVII ao Art.3º do PL 733/2025.

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

[...]

XVII – Redução dos índices de acidente de trabalho portuário nos portos públicos e privados."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do princípio "XVII – Redução dos níveis de acidente de trabalho nos portos públicos e privados" na política setorial do Sistema Portuário Brasileiro é essencial para assegurar condições dignas e seguras de trabalho aos portuários, em consonância com os direitos fundamentais

CD251348807300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251348807300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 518/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.518/2025

previstos no art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal, que garante a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

O setor portuário, pela natureza das atividades desenvolvidas, apresenta riscos significativos à segurança e saúde dos trabalhadores. Assim, adotar como princípio a redução dos níveis de acidentes demonstra o compromisso com a valorização da vida, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo.

Além disso, ações efetivas voltadas à prevenção de acidentes de trabalho contribuem para a redução de custos operacionais decorrentes de afastamentos, indenizações e interrupções nas atividades. A busca por maior segurança no setor fortalece não apenas a sustentabilidade das operações portuárias, mas também a imagem institucional do Brasil, ao adotar padrões compatíveis com as melhores práticas globais de segurança no trabalho.

Esse princípio reafirma a necessidade de políticas integradas, que envolvam medidas educativas, adoção de tecnologias de segurança, e a fiscalização rigorosa do cumprimento das normas regulamentadoras. Com isso, a política setorial do Sistema Portuário Brasileiro se alinha a uma gestão moderna, humana e socialmente responsável.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD251348807300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251348807300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 519/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.519/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XIX do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

"XIX - Arrendamento: cessão onerosa de instalações portuárias do porto público para exploração de atividade de terminal portuário ou terminal de passageiros mediante contrato de arrendamento, por prazo determinado à uma sociedade de propósito específico;"

JUSTIFICAÇÃO

A modificação do inciso XIX tem como objetivo aprimorar a definição de "Arrendamento" no contexto portuário, garantindo maior precisão e alinhamento às práticas contemporâneas de gestão e exploração de instalações portuárias. Ao especificar que o arrendamento envolve a cessão onerosa de instalações portuárias do porto público para exploração de atividades de terminal portuário ou terminal de passageiros, por meio de

CD255216113400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255216113400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 519/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.519/2025

contrato de arrendamento, busca-se promover maior clareza sobre a finalidade e os limites desse instrumento jurídico.

A inclusão da exigência de que o contrato seja celebrado com uma sociedade de propósito específico (SPE) representa uma medida relevante para assegurar a especialização e a eficiência na gestão das instalações arrendadas. As SPEs são reconhecidas por sua estruturação voltada exclusivamente para a execução de projetos específicos, o que reduz riscos operacionais e financeiros e promove maior transparência e governança no cumprimento das obrigações contratuais.

Além disso, a definição de um prazo determinado para o arrendamento reforça a necessidade de planejamento e continuidade das operações portuárias, ao mesmo tempo em que garante a possibilidade de revisões e adaptações em conformidade com as mudanças nas demandas logísticas, econômicas e ambientais.

A modificação proposta visa, portanto, fortalecer a segurança jurídica dos contratos de arrendamento, fomentar a eficiência na utilização de bens públicos e atender aos interesses da coletividade, ao assegurar que as atividades desempenhadas nas instalações portuárias sejam realizadas de forma responsável, sustentável e alinhada aos princípios da administração pública.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD255216113400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255216113400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 520/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.520/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XX do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

"XX - Autorização: outorga do direito à exploração de Porto Privado, formalizada mediante contrato de adesão, por prazo determinado a uma Sociedade de Propósito Específico."

JUSTIFICAÇÃO

A modificação no texto do inciso XX com a inclusão da expressão "Sociedade de Propósito Específico" visa estabelecer maior clareza e segurança jurídica no processo de outorga do direito à exploração de Porto Privado. A Sociedade de Propósito Específico (SPE) é uma estrutura amplamente utilizada em projetos de infraestrutura, reconhecida por sua eficiência e foco exclusivo na execução de atividades específicas, contribuindo para o aprimoramento da governança e mitigação de riscos.

CD250730114600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250730114600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 520/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.520/2025

A exigência de que a outorga seja formalizada com uma SPE fortalece a gestão operacional e financeira dos empreendimentos, dado que as SPEs possuem natureza jurídica que restringe suas atividades ao propósito determinado. Essa característica proporciona maior transparência e assegura que os recursos e as responsabilidades sejam direcionados exclusivamente ao desenvolvimento e à operação do Porto Privado, evitando dispersões e conflitos de interesse.

Além disso, a medida está alinhada às boas práticas regulatórias e ao ordenamento jurídico brasileiro, em que o uso de SPEs tem se mostrado eficaz na atração de investimentos, na estabilidade das parcerias público-privadas e na garantia de execução eficiente de projetos estratégicos. Essa inclusão também reflete a modernização das normas portuárias, promovendo um ambiente mais competitivo e sustentável no setor.

Portanto, a modificação proposta contribui para fortalecer a segurança jurídica, a governança e a eficiência no desenvolvimento de Portos Privados, garantindo que a exploração desses empreendimentos atenda às demandas do setor portuário de maneira responsável e sustentável.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250730114600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250730114600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 521/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.521/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso VIII no Art.8º, que passa a vigorar com o seguinte teor:

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

[...]

"VIII - Regular as tarifas portuárias, com a cooperação das entidades dos usuários através de consultas e promover a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao Ministério da Fazenda.”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da expressão “... com a cooperação das associações dos usuários através de consultas ...” encontra suporte no Art. 3º da Lei nº 8.987/1995, que estabelece a fiscalização das concessões e permissões pelo poder concedente, com a cooperação dos usuários.

CD255157765000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255157765000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 521/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.521/2025

Essa previsão reforça a necessidade de transparência e participação dos usuários nos processos de regulação tarifária, garantindo que suas demandas e perspectivas sejam consideradas, em consonância com os princípios da eficiência e da continuidade dos serviços públicos. A consulta às associações de usuários promove a construção de decisões mais equilibradas e alinhadas ao interesse público.

Além disso, a exigência de comunicação prévia ao Ministério da Fazenda assegura que a política tarifária observe critérios econômicos adequados, promovendo uma gestão responsável e sustentável. Essa medida também fomenta a coordenação interinstitucional, fortalecendo a governança no setor portuário e assegurando previsibilidade e estabilidade na aplicação das tarifas.

Portanto, o inciso proposto reforça os princípios de cooperação, eficiência e transparência, além de fortalecer os mecanismos de regulação no setor portuário.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD255157765000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255157765000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:31:21.450 - PL0733
EMC 522/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.522/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Leônidas Cristino

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO
Projeto de Lei Nº 733/2025

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

EMENDA MODIFICATIVA

Acrescente-se o seguinte parágrafo único ao art. 10-B, contido no art. 144 do Projeto de Lei nº 733, de 2025:

"Art. 144. .....

.....

Art. 10-B .....

Parágrafo único. Na hipótese de alteração da titularidade da licença ambiental, ainda que não haja fracionamento da licença preexistente, o novo titular assume a responsabilidade pela nova operação ou atividade licenciada, inclusive quanto ao cumprimento das condicionantes e obrigações ambientais.".

JUSTIFICAÇÃO

A proposta busca aperfeiçoar o licenciamento ambiental em ambientes portuários complexos, permitindo o fracionamento de licenças sem impor requisitos adicionais injustificados, desde que os impactos ambientais sejam equivalentes. Esse modelo reconhece a complexidade operacional de locais como o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), onde diferentes operadores atuam de forma contígua ou integrada. A fragmentação das licenças individualiza responsabilidades ambientais, evita que passivos de um operador afetem outro e possibilita o planejamento modular das operações.

Outro ponto relevante é a segurança jurídica na aplicação de condicionantes ambientais, ajustando o texto para impedir a imposição arbitrária de novas exigências, mas admitindo-as quando houver comprovação técnica de novos impactos ou alterações relevantes no escopo. Isso preserva o princípio da proporcionalidade ambiental, fortalecendo a viabilidade de investimentos e expansões faseadas, com licenças específicas para cada operador. Alinhada à Lei nº 6.938/81, a

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257684778400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

proposta garante responsabilidade individualizada, reduz conflitos administrativos e evita "contaminação regulatória coletiva", promovendo maior agilidade e previsibilidade nos processos de licenciamento ambiental portuário.

Diante do exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de agosto de 2025.

DEPUTADO FEDERAL
LEÔNIDAS CRISTINO - PDT/CE

Apresentação: 19/08/2025 20:31:21.450 - PL0733
EMC 522/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.522/2025

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257684778400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 523/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.523/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Acrescenta-se o inciso XIII, ao Art.4º do PL 733/2025, com o seguinte teor:

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho

CD250645933400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250645933400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 523/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.523/2025

reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250645933400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250645933400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 14/08/2025 10:25:32.570 - PL073325
EMC 524/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.524/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

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

Altere-se §3º do Art. 11 do Projeto de Lei nº 733/2025, para a seguinte redação:

" Art. 11 .....

§1º .....

§ 3º É vedada a exigência de prestação de informações periódicas sobre preços e receitas operacionais a quaisquer agentes econômicos que atuem no setor portuário, ressalvada a hipótese de apuração de denúncias em caso concreto.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca aprimorar o marco regulatório portuário, estabelecendo condições mais equilibradas para todos os agentes econômicos que atuam no setor. Ao estender a vedação de exigências periódicas para toda a cadeia produtiva portuária, a proposta reforça os princípios constitucionais da ordem econômica, em especial a livre iniciativa e a concorrência leal previstas no art. 170 da Constituição Federal.

A medida assegura tratamento isonômico aos diversos atores do complexo portuário, desde os grandes operadores até os prestadores de serviços especializados, criando um ambiente regulatório mais previsível e seguro para investimentos. Essa uniformização normativa elimina distorções que podiam surgir da aplicação desigual das regras, beneficiando não apenas os agentes diretos, mas toda a economia nacional que depende da eficiência portuária.

CD253882098400

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253882098400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 14/08/2025 10:25:32.570 - PL073325
EMC 524/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.524/2025

Ao mesmo tempo, a proposta mantém os mecanismos necessários para fiscalização em casos específicos, garantindo o equilíbrio adequado entre desburocratização e controle. Essa abordagem moderniza a regulação portuária, alinhando-a com as melhores práticas internacionais de governança marítima, sem perder de vista as particularidades do mercado nacional.

A alteração representa um avanço na consolidação de um setor portuário mais competitivo e integrado, capaz de atender às demandas do comércio exterior e impulsionar o desenvolvimento econômico do país, sempre em conformidade com os princípios constitucionais que regem a atividade econômica.

Sala das Sessões, ...

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD253882098400

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253882098400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 13/08/2025 14:57:48.210 - PL073325
EMC 525/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.525/2025

103 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Para dispor sobre Guarda Portuária, acrescente-se os Artigos 13-A ao 13E, bem como o inciso **XXXVI** no Art. 13, do Título II, Capítulo III, do *PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.*

Art. 13-A - Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I. **Guarda Portuária**: estrutura organizacional da autoridade portuária, composta por Guardas Portuários, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade;

II. **Guarda Portuário**: agente público concursado para o cargo ou emprego público específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III-**Vigilância privada**: empresa especializada em prestação de segurança privada contratada mediante licitação (terceirizada) com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias.

IV– **Atividades de Segurança Portuária:** conjunto de ações e procedimentos, exercidos pela Guarda Portuária, que visam a preservar a integridade das pessoas, bens, operações e atividades portuárias, bem como a orientação e fiscalização do trânsito portuário, através da prevenção às infrações penais e administrativas na área portuária, observando-se a competência dos demais órgãos e o Estudo de Avaliação de Riscos - EAR e o Plano de Segurança Portuário - PSP aprovados pela Conportos.

V -**Atividades de vigilância**: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sob a supervisão da Guarda Portuária, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

VI –**Unidade de Segurança da Autoridade Portuária:** estrutura funcional composta pela Guarda Portuária e pelos serviços de vigilância orgânico ou terceirizado, destinada à execução das atividades de segurança e vigilância no porto organizado. A Guarda Portuária constitui o núcleo técnico e hierárquico superior desta unidade, sendo responsável pelo planejamento, supervisão, coordenação e execução das ações de segurança portuária, consoante ao previsto nesta Lei. Os serviços de vigilância, embora integrantes da unidade, atuam sob supervisão direta da Guarda Portuária, caso seja terceirizado, com foco no auxílio ao controle de acesso e a proteção patrimonial, conforme diretrizes estabelecidas pela Autoridade Portuária e observadas as competências legais.

VII –**Representação da Unidade de Segurança da Autoridade Portuária**: para fins de representação da Autoridade Portuária nas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, minais e Vias Navegáveis – CESPORTOS, nos Conselhos de Segurança Pública e em demais ncias de articulação institucional, a expressão "Unidade de Segurança da Autoridade Portuária" e-se exclusivamente à Guarda Portuária, em razão de sua natureza pública, técnica e estratégica, orme previsto nesta Lei.

CD252309075600
Para verificar as assinaturas, acesse https://infoleg.camara.leg.br/CD252309075600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:57:48.210 - PL073325
EMC 525/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.525/2025

Art. 13-B - Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I– Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III- Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV- Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público e complexo portuário, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI- Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública e de fiscalização aduaneira, sempre que requisitado;

VII- Promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – Participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, ANTAQ e demais Autoridades Intervenientes.

CD252309075600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252309075600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob

Apresentação: 13/08/2025 14:57:48.210 - PLO73325
EMC 525/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.525/2025

CD252309075600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252309075600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:57:48.210 - PL073325
EMC 525/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.525/2025

sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º - Os agentes de segurança privada (vigilantes/seguranças) estarão sujeitos à supervisão direta da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Serão consideradas adequadas, para os fins desta Lei, as Autoridades Portuárias que, até a data de sua publicação, dispuserem integralmente de unidades de segurança estruturadas, compostas por empregados próprios ou terceirizados, em conformidade com as atribuições estabelecidas no Estudo de Avaliação de Risco (EAR) e no Plano de Segurança Portuária (PSP), ambos devidamente aprovados pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS.

§ 3º - É facultado à Autoridade Portuária a contratação de empresa especializada em segurança privada, com fins de auxiliar a Guarda Portuária em atividades de vigilância tais como no auxílio do controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, respeitado o Plano de Segurança Portuária - PSP e às determinações da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS.

Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B eressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e entidades integrantes do sistema portuário; e

III - Fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações, bem como nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP.

Art. 13-E - Compete à Autoridade Portuária estruturar administrativamente a Guarda Portuária nos seguintes termos:

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da ridade Portuária.

CD252309075600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252309075600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:57:48.210 - PL073325
EMC 525/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.525/2025

§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) anos na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003.

§ 6º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em consonância com esta Lei, devendo necessariamente conter:

I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, carreira e hierarquia interna;

III - A manutenção da unidade de segurança e

inteligência; e VI - A manutenção da unidade de ações

especializadas;

Alteração no Art. 13 do PL 733/2025:

Acrescenta-se o seguinte inciso ao Art. 13:

XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, de forma a prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto.

Justificativa: Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda uária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e icipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como rante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252309075600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Redecker

CD252309075600

Apresentação: 13/08/2025 14:57:48.210 - PL073325
EMC 525/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.525/2025

"CORTÉX" e o "INFOSEG", cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação

CD252309075600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252309075600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:57:48.210 - PL073325
EMC 525/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.525/2025

civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

A presente emenda tem por objetivo garantir a manutenção do efetivo atual da Guarda Portuária, sem criação de novos cargos ou aumento de despesas. Trata-se de uma medida técnica, que visa assegurar a continuidade das atividades de segurança pública nos portos organizados. A proposta não gera impacto financeiro adicional, estando em conformidade com os princípios da responsabilidade fiscal e da continuidade do serviço público.

A Guarda Portuária desenvolve papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

.....

Sala das Sessões, ...

CD252309075600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252309075600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 526/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.526/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

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

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do Inciso XXIII do Art.6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

[..]

XXIII - Contrato de Passagem: instrumento contratual oneroso que confere ao interessado o direito de acesso a áreas do porto público, arrendadas ou sob gestão da autoridade portuária, para o desenvolvimento de atividades relacionadas à movimentação de mercadorias destinadas ou provenientes diretamente do transporte aquaviário;"

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de modificação do texto, fundamenta-se na necessidade de aprimorar a técnica legislativa e assegurar maior precisão terminológica. O termo "armazenagem", ao ser incluído no contexto do inciso, poderia gerar interpretações que extrapolam o objetivo principal do dispositivo, ampliando seu alcance de forma desnecessária e potencialmente conflitante

CD255771227500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255771227500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 526/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.526/2025

com outros instrumentos contratuais ou normativos que tratam da atividade de armazenamento.

O inciso em questão refere-se à "movimentação de mercadorias", atividade essencialmente vinculada ao direito de passagem, conforme definido no âmbito da infraestrutura portuária. O termo "armazenagem" tenderia a confundir os limites entre movimentação e estocagem de mercadorias, atividades que possuem regulamentações e estruturas contratuais distintas dentro do setor portuário.

Ao modificar e ajustar o texto, busca-se assegurar maior clareza, coerência e objetividade ao texto legislativo, alinhando-o às boas práticas de redação normativa. A alteração contribui para evitar ambiguidades interpretativas e reforça a segurança jurídica, respeitando os princípios da especificidade e da não redundância, previstos na técnica legislativa.

Dessa forma, promove-se um texto mais claro e adequado ao contexto pretendido, assegurando que o dispositivo atenda à sua finalidade sem gerar interpretações equivocadas ou sobreposições normativas.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD255771227500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255771227500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 14/08/2025 10:27:04.483 - PL073325
EMC 527/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.527/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Altere-se o inciso XII do Art. 6º do Projeto de Lei nº 733/2025, para a seguinte redação:

" Art. 6º .....

I - .....

XII - Agente Marítimo: pessoa jurídica que, em nome e por conta de armadores ou transportadores marítimos, atua como mandatário entre estes e as autoridades portuárias, os operadores portuários e os demais intervenientes nas operações marítimas e portuárias;"

JUSTIFICATIVA

A substituição terminológica proposta decorre da necessidade de precisão conceitual na definição legal do agente marítimo, atividade cuja essência jurídica se distingue claramente da mera intermediação. O exercício dessa função se caracteriza fundamentalmente por relação de mandato, conforme estabelecido no Código Civil, configurando-se como representação qualificada com poderes para atuar em nome do armador.

A manutenção da expressão genérica "intermediário" poderia levar a interpretações inadequadas que desconsideram as particularidades da atividade de agente marítimo, potencialmente submetendo-a a regimes regulatórios incompatíveis com sua natureza específica. Tal imprecisão terminológica poderia inclusive gerar aplicação indevida de normas concebidas para outras modalidades de intermediação, como as previstas na Resolução Normativa ANTAQ nº 62/2021.

CD254967976500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254967976500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 14/08/2025 10:27:04.483 - PL073325
EMC 527/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.527/2025

A alteração proposta busca harmonizar a definição legal com a realidade prática do setor e com os parâmetros internacionais reconhecidos pelas organizações marítimas globais, onde o "ship agent" é compreendido como mandatário do armador. Esta correção terminológica preserva a substância da atividade regulada enquanto assegura maior coerência no ordenamento jurídico, evitando distorções na aplicação da norma e garantindo tratamento adequado à específica natureza jurídica da atividade de agente marítimo.

Sala das Sessões, ...

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD254967976500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254967976500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 528/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.528/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XVIII do Art. 6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:"

[..]

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, a ser exercida pela Autoridade Portuária definida no Inciso XV;

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de modificação do inciso XVIII, que explicita as atividades de Estado exercidas pela Autoridade Portuária no contexto da concessão de portos públicos, visa reforçar o papel essencial e indelegável do poder público na garantia do interesse coletivo, da segurança jurídica e da boa governança no setor portuário. Essa medida assegura que funções

CD254851916700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254851916700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 528/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.528/2025

estratégicas e inerentes ao Estado permaneçam sob a responsabilidade exclusiva da Autoridade Portuária, mesmo em um modelo de concessão à iniciativa privada.

As atividades de regulação, exercício do poder de polícia e outras funções exclusivas do Estado são fundamentais para manter o equilíbrio regulatório garantindo que a exploração dos portos por concessionário respeite normas e padrões que assegurem o desenvolvimento sustentável e a competitividade do setor, além de exercer o poder de polícia, preservando a integridade das operações portuárias e a proteção de trabalhadores, usuários e ativos estratégicos.

Diante do estágio de disputa geopolítica, há que se preservar a soberania nacional, através da manutenção de atividades exclusivas do Estado pela Autoridade Portuária reforçando o papel soberano do país sobre infraestruturas críticas, fundamentais para o desenvolvimento econômico e a segurança nacional, além de evitar conflitos de interesses, ao restringir a delegação de funções estratégicas e, dessa forma, promove-se a transparência e a imparcialidade na relação entre o poder público e os concessionários privados.

Essa explicitação no texto legal não apenas oferece maior clareza e segurança jurídica, mas também fortalece a integração entre o modelo de concessão e os princípios constitucionais que norteiam a administração pública. Portanto, sua inclusão é indispensável para garantir que o setor portuário continue a operar em consonância com o interesse público, respeitando os limites e as responsabilidades de cada ator envolvido.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254851916700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254851916700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 529/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.529/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do Inciso XXI do Art. 6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

[..]

XXI - Contrato de Transição: instrumento que permite a ocupação transitória de terminal portuário ou de terminal de passageiros, com o objetivo de anteceder a formalização de contrato de arrendamento ou concessão de Porto Público, em conformidade com a regulamentação expedida pela Antaq.

JUSTIFICAÇÃO

O inciso XXI, ao definir o "Contrato de Transição", atende à necessidade de estabelecer uma solução temporária e regulamentada para a ocupação e operação de terminais portuários ou de passageiros até que sejam formalizados os instrumentos definitivos, como contratos de arrendamento ou concessão de Porto Público. Essa medida é essencial para garantir a continuidade das atividades portuárias, evitando a desocupação ou

CD258256552700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258256552700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:55:35.300 - PL073325
EMC 529/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.529/2025

subutilização de estruturas estratégicas enquanto os processos legais e administrativos para a formalização dos contratos definitivos estão em curso.

O caráter transitório do contrato assegura que as operações possam ser realizadas de maneira provisória, mas com a devida observância às normas e regulamentos estabelecidos pela Antaq, preservando os princípios da legalidade, eficiência e transparência. Dessa forma, promove-se uma transição ordenada e segura, minimizando impactos econômicos, logísticos e sociais para os usuários e operadores do porto.

Além disso, o Contrato de Transição também contribui para a otimização do uso da infraestrutura portuária, garantindo que os terminais continuem operando de forma produtiva e sustentável, sem interrupções que poderiam comprometer o desempenho do setor e a atratividade de futuros arrendatários ou concessionários.

Portanto, a inclusão deste instrumento jurídico no ordenamento é fundamental para assegurar a continuidade operacional dos terminais, alinhando-se às melhores práticas de gestão portuária e aos interesses da coletividade.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD258256552700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258256552700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 530/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.530/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do Art.17, incluindo parágrafo único, que passa a vigorar com o seguinte teor:

“Art. 17. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto deverá, obrigatoriamente, prever a designação de áreas e berços destinados à operação de uso geral, em cais de uso público.

Parágrafo único: As áreas e berços destinados à operação de uso geral, deverão ser disponibilizados exclusivamente para operadores portuários pré-qualificados que não possuam contratos de arrendamento de áreas no porto público.”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do artigo tem como finalidade preservar o equilíbrio na utilização das áreas e berços do porto público, evitando a concentração desses recursos por operadores portuários arrendatários. Essa medida é essencial para garantir a livre concorrência entre operadores portuários, promovendo maior equidade e oportunidades no acesso às operações portuárias.

CD257478151400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257478151400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 530/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.530/2025

Ao estipular que as áreas e berços destinados à operação de uso geral sejam disponibilizados exclusivamente a operadores portuários pré-qualificados que não possuam contratos de arrendamento, busca-se mitigar possíveis distorções no mercado portuário, como o monopólio ou o abuso de posição dominante. Tais práticas podem prejudicar a eficiência econômica e limitar a competitividade, além de restringir o acesso de novos agentes ao mercado.

Essa proposta, portanto, visa assegurar que o porto público mantenha sua função primordial de atender ao interesse coletivo e fomentar um ambiente portuário mais dinâmico e competitivo, contribuindo para o desenvolvimento do setor e para a geração de benefícios econômicos e sociais amplamente distribuídos.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257478151400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257478151400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

C

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 14:53:41.133 - PL073325
EMC 531/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.531/2025

101 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modifique-se o teor do inciso IV, do Art. 6º deste projeto de lei, para:

"IV- Terminal Portuário: instalação portuária localizada na área do porto público, explorada diretamente pela própria Autoridade Portuária ou indiretamente mediante chamadas públicas, contratos de armazenagem ou arrendamento, destinado à movimentação e armazenagem de mercadorias provenientes ou destinadas diretamente ao transporte aquaviário;"

JUSTIFICATIVA:

No Brasil, há Terminais Portuários, Instalações Portuárias, Silos Portuários dentro da Poligonal, os quais são administrados pela própria Autoridade Portuária, tais quais no Rio Grande do Norte, Paranaguá e São Francisco do Sul. Nestes Portos, há instalações portuárias que funcionam de formas distintas – chamadas públicas, contratos de armazenagem- aos Contratos de Arrendamento, e bem atendem aos requisitos de conformidade a Lei 12.815/2013.

.....

Sala das Sessões,

.....

CD253340297400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253340297400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 532/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.532/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescenta-se o inciso XIII, ao Art.4º do PL 733/2025, com o seguinte teor:

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho

CD256033085000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256033085000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 532/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.532/2025

reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. Essa diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento sustentável do País.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256033085000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256033085000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 533/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.533/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se Parágrafo único, ao Art.5º do PL 733/2025, com a seguinte redação:

"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 conterá 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:

Parágrafo único – a edição e/ou alteração de atos normativos relacionados às propostas de interesse do setor portuário e aquaviário, conforme disposto no caput deste artigo, deverá ocorrer por meio de ato interministerial, garantindo a coordenação e a convergência entre os órgãos e entidades competentes, de forma a assegurar maior eficácia e uniformidade nas normas aplicáveis,

CD251361827000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251361827000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 533/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.533/2025

preservando o equilíbrio entre os impactos econômicos e as diretrizes de desenvolvimento sustentável.”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do parágrafo único que estabelece a obrigatoriedade de edição e/ou alteração de atos normativos através de ato interministerial é essencial para promover a integração e a coerência entre os órgãos e entidades envolvidos no setor portuário e aquaviário. Essa medida busca mitigar possíveis discrepâncias normativas e assegurar que as decisões regulamentares sejam pautadas por uma abordagem multissetorial, considerando os diferentes aspectos e implicações das políticas públicas no setor.

Além disso, a coordenação interministerial possibilita maior uniformidade e previsibilidade no ambiente regulatório, promovendo segurança jurídica e alinhamento com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e competitividade econômica. Assim, tal previsão normativa potencializa a eficácia das medidas adotadas, assegurando que sejam equilibradas quanto aos seus impactos econômicos e alinhadas com os objetivos estratégicos de modernização e eficiência das operações portuárias e aquaviárias.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD251361827000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251361827000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

C

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 14:51:46.657 - PL073325
EMC 534/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.534/2025

100 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Altere-se o inciso III, **Bloco III**, do Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passará a vigorar com a seguinte redação:

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;
c) 2 (dois) representantes dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo **ampliar a representatividade dos trabalhadores** no âmbito do Bloco III, conforme disposto no Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, aprimorando o equilíbrio e a pluralidade no processo deliberativo sobre questões portuárias.

Ao substituir a alínea "c" do referido inciso, de 1 (um) para 2 (dois) representantes dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local, busca-se **reforçar a voz desses profissionais** nas decisões que impactam diretamente o funcionamento e a gestão dos portos públicos. A proposta também se alinha ao princípio da **participação democrática**, valorizando os setores que atuam no cotidiano da atividade portuária.

Tal medida se faz especialmente relevante diante dos desafios enfrentados pela mão de obra portuária, cuja complexidade exige maior representatividade no processo de governança das autoridades portuárias, contribuindo para decisões mais equilibradas, justas e efetivas.

.....

Sala das Sessões,

.....

CD254952105000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254952105000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 10:29:23.180 - PL073325
EMC 535/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.535/2025

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº , 2025

(Do Sr. CORONEL MEIRA)

Modifica a redação dos Arts. 2º e 6º; e revoga os Arts. 38º, 39º e 40º do Projeto de Lei nº 733/2025, que altera a Lei nº 12.815/13, de 5 de junho de 2013.

Os Arts. 2º e 6º do Projeto de Lei nº 733/2025, que altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passam a vigorar com a redação proposta, ficando revogados os Arts. 38 a 40 do referido projeto:

"Art. 2º .....

.....

XVI – (Revogado).

.....

Congresso Nacional – Anexo III, gabinete 474 | CEP 70160-900
Contato: (61) 3215-547 | E-mail: dep.coronelmeira@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259832018600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira
CD259832018600

Apresentação: 14/08/2025 10:29:23.180 - PL073325
EMC 535/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.535/2025

Art. 6º .....

.....

XXXIV – (Revogado).

.....

CAPÍTULO IX
DA CÂMARA DE AUTORREGULAÇÃO E RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

Art. 38º (Revogado)
Art. 39º (Revogado)
Art. 40º (Revogado)”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta legislativa constante dos artigos 2º, 6º, 38º a 40º do PL nº 733/2025 cria a Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário, concebida como associação setorial sem fins lucrativos, com a atribuição de editar normas privadas e promover a solução de controvérsias entre os agentes econômicos do setor. Embora louvável a intenção de fomentar o diálogo e a autocomposição, a criação dessa entidade apresenta potenciais conflitos e redundâncias que recomendam a supressão dos dispositivos.

O modelo associativo previsto gera riscos de sobreposição institucional e insegurança jurídica, uma vez que atribui a um ente privado funções de natureza normativa e regulatória que, por essência, competem ao Executivo por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. Além disso, a adesão voluntária e a participação condicionada à capacidade

Congresso Nacional – Anexo III, gabinete 474 | CEP 70160-900
Contato: (61) 3215-547 | E-mail: dep.coronelmeira@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259832018600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CD259832018600

Apresentação: 14/08/2025 10:29:23.180 - PL073325
EMC 535/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.535/2025

econômica dos agentes podem provocar assimetrias de representação e suscitar riscos de captura regulatória, comprometendo a isonomia e a imparcialidade.

No tocante à resolução de conflitos, o ordenamento jurídico já dispõe de instrumentos adequados e eficazes, notadamente a Lei de Arbitragem (Lei nº 9.307/1996), que permite às partes submeterem suas divergências a árbitros especializados, mediante cláusula contratual ou acordo específico, assegurando celeridade, sigilo e tecnicidade. Ademais, a própria ANTAQ, por meio da Resolução Normativa nº 98/2023, já regulamenta mecanismos de prevenção e solução consensual de litígios, abrangendo mediação, arbitragem e outras formas de autocomposição, sem necessidade de instituir nova estrutura associativa para essa finalidade.

Dessa forma, a revogação dos dispositivos propostos preserva a segurança jurídica, evita sobreposição normativa e institucional, e racionaliza recursos, garantindo que a regulação e a solução de conflitos no setor portuário e aquaviário continuem a ser exercidas de forma técnica, imparcial e em consonância com o arcabouço legal vigente.

Por todo o exposto, na certeza de que a emenda proposta é oportuna e necessária, justifica-se a inclusão do texto sugerido ao PL 733, de 2025.

Sala das Sessões, em de agosto de 2025.

CORONEL MEIRA
Deputado Federal (PL/PE)

CD259832018600

Congresso Nacional – Anexo III, gabinete 474 | CEP 70160-900
Contato: (61) 3215-547 | E-mail: dep.coronelmeira@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259832018600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 536/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.536/2025

17 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Inciso XVIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso XVII do Art. 6º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º Para os fins desta Lei,

consideram-se: [..]

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, a ser exercida pela Autoridade Portuária definida no Inciso XV;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta de modificação do inciso XVIII, que explicita as atividades de Estado exercidas pela Autoridade Portuária no contexto da concessão de portos públicos, visa reforçar o papel essencial e indelegável do poder público na garantia do interesse coletivo, da segurança jurídica e da boa governança no setor portuário. Essa medida assegura que funções estratégicas e inerentes ao Estado permaneçam sob a responsabilidade exclusiva da Autoridade Portuária, mesmo em um modelo de concessão à iniciativa privada.

As atividades de regulação, exercício do poder de polícia e outras funções exclusivas do Estado são fundamentais para manter o equilíbrio regulatório garantindo que a exploração dos portos por concessionário respeite normas e padrões que assegurem o desenvolvimento sustentável e a competitividade do setor, além de exercer o poder de polícia, preservando a integridade das operações portuárias e a proteção de trabalhadores, usuários e ativos estratégicos.

Diante do estágio de disputa geopolítica, há que se preservar a soberania ional, através da manutenção de atividades exclusivas do Estado pela oridade Portuária reforçando o papel soberano do país sobre infraestruturas cas, fundamentais para o desenvolvimento econômico e a segurança ional, além de evitar conflitos de interesses, ao restringir a delegação de

CD253197180100
Para verificar as assinaturas, acesse http://www.camara.leg.br/autenticardoc/ e forneça o código 253197180100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

funções estratégicas e, dessa forma, promove-se a transparência e a imparcialidade na relação entre o poder público e os concessionários privados.

Essa explicitação no texto legal não apenas oferece maior clareza e segurança jurídica, mas também fortalece a integração entre o modelo de concessão e os princípios

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 536/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.536/2025

CD253197180100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253197180100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

constitucionais que norteiam a administração pública. Portanto, sua inclusão é indispensável para garantir que o setor portuário continue a operar em consonância com o interesse público, respeitando os limites e as responsabilidades de cada ator envolvido.

.....

Sala da Comissão, de de 2025

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 536/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.536/2025

CD253197180100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253197180100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 537/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.537/2025

39 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta inciso XII, com redação abaixo, I ao Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"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:

[...]

XIII – Assegurar condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar aos trabalhadores portuários, mediante a adoção de medidas preventivas, o cumprimento de normas regulamentadoras, o treinamento contínuo e o uso de tecnologias avançadas, com o objetivo de mitigar riscos e promover um ambiente de trabalho seguro e saudável."

J U S T I F I C A Ç Ã O

inclusão do inciso VI no rol de diretrizes para a exploração dos portos públicos e privados, bem como para as atividades de operação portuária, justifica-se pelos alarmantes índices de acidentes de trabalho reportados no setor portuário brasileiro, classificados sob o CNAE 5231 - Gestão de Portos e Terminais. O Anuário Estatístico dos Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social evidencia, por meio de uma série histórica, a preocupante tendência de aumento nos números de acidentes de trabalho, inclusive com registros de eventos fatais.

Diante desta realidade, torna-se imperativo que se estabeleçam condições adequadas de segurança, saúde e bem-estar para os trabalhadores portuários, baseadas em medidas preventivas, conformidade com normas regulamentadoras, capacitação contínua e aplicação de tecnologias inovadoras. Essa abordagem visa mitigar os riscos à integridade física e à vida dos trabalhadores, contribuindo para a redução dos índices de acidentes.

Ademais, é necessária uma política governamental intersetorial que interrompa a escalada dos acidentes, garantindo a proteção dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. Como parte dessa iniciativa, sugere-se a inclusão do índice de acidente de trabalho como componente de uma cesta de indicadores para avaliar a adequação dos serviços prestados nos portos públicos e privados. a diretriz reflete o compromisso com um ambiente de trabalho mais seguro e dutivo, alinhado com os objetivos de competitividade e desenvolvimento tentável do País.

CD256048140700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256048140700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

.....

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 537/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.537/2025

CD256048140700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256048140700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 538/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.538/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o inciso III do Art. 49 que passa a vigorar com o seguinte teor:

III - aos critérios, indicadores, em especial, o indicador de acidentes do trabalho portuário, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do inciso III no Art. 49, que estabelece a obrigatoriedade de critérios, indicadores e, em especial o indicador de acidentes do trabalho portuário, fórmulas e parâmetros para definição da qualidade dos serviços prestados, bem como metas e prazos para o alcance de níveis de serviço, é essencial para promover maior eficiência e segurança nas operações portuárias.

Os elevados índices de acidentes de trabalho no setor portuário, amplamente documentados em relatórios como o Anuário Estatístico dos

CD255671683000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255671683000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:56:51.100 - PL073325
EMC 538/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.538/2025

Acidentes do Trabalho do Ministério da Previdência Social, reforçam a necessidade de um indicador específico para monitorar e mitigar os riscos. A inclusão deste indicador permitirá um acompanhamento contínuo e detalhado das condições de segurança do trabalho, criando incentivos para que operadores portuários adotem práticas que garantam um ambiente de trabalho mais seguro e saudável.

Ademais, o estabelecimento de parâmetros claros e metas objetivas contribuem para a padronização e a previsibilidade na prestação dos serviços portuários, promovendo a competitividade e a confiança entre os usuários. Essa abordagem favorece a adoção de medidas que equilibram a eficiência econômica com a proteção dos trabalhadores, alinhando-se com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e a busca por excelência nas operações portuárias.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD255671683000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255671683000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

C

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 539/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.539/2025

54 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §1º do Art.41 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do §1º do Art.41, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 1º - A exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), observadas as seguintes modalidades: "

JUSTIFICATIVA

A implementação do § 1º, que estabelece que a exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), é uma medida estratégica que visa aprimorar a governança e o controle por parte dos organismos governamentais.

A exigência de constituição de uma SPE confere maior transparência e organização às operações portuárias, pois permite que os projetos sejam desenvolvidos com foco exclusivo em objetivos específicos, minimizando riscos e garantindo a eficiência da execução. Além disso, a estrutura de uma SPE favorece o acompanhamento detalhado das atividades, facilitando a fiscalização pelos entes governamentais, bem como promovendo uma gestão mais profissional e alinhada aos princípios da administração pública.

Por meio dessa abordagem, busca-se ainda fomentar um ambiente de maior segurança jurídica, o que atrai investimentos e potencializa o desenvolvimento de infraestrutura portuária no país, essencial para o fortalecimento da economia e a integração aos mercados globais.

Assim, a constituição de SPEs contribui diretamente para o interesse público, assegurando que as operações portuárias sejam realizadas com responsabilidade, eficiência e alinhamento aos objetivos estratégicos nacionais.

.....

Sala da Comissão, ...

CD255421999800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255421999800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 14:47:00.047 - PLO73325
EMC 540/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.540/2025

99 - EMENDA MODIFICATIVA E SUPRESSIVA DO PROJETO DE
LEI 733/2025 ***que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.***

Altere-se o § 3º do Art. 19 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passará a vigorar com a seguinte redação:

> **"§ 3º** A indicação do representante das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput deste artigo será feita pelos integrantes dos respectivos blocos do Conselho de Autoridade Portuária.
>
> **Suprimam-se** os

~~§ 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.~~

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como escopo **fortalecer a representatividade equitativa** das classes empresarial e trabalhadora no processo de indicação ao conselho da autoridade portuária, ao mesmo tempo em que promove maior objetividade, transparência e eficiência no método de escolha desses representantes.

Ao centralizar a responsabilidade de indicação no Conselho de Autoridade Portuária, conforme proposto no novo § 3º, a medida evita sobreposições burocráticas e disputas político-administrativas, garantindo que os representantes de ambas as classes sejam designados com base em critérios técnico-institucionais, respeitando as especificidades da operação portuária.

A supressão dos §§ 1º e 2º se justifica pela necessidade de **simplificar o processo eleitoral** mencionado, que, embora bem-intencionado, pode incorrer em custos operacionais, questionamentos jurídicos e instabilidade de governança. Ao retirar tais dispositivos, promove-se uma **melhor governança portuária**, mais aderente à realidade das autoridades portuárias e à prática de outros modelos exitosos, nacionais e internacionais.

A proposta também guarda consonância com o princípio da impessoalidade e da economicidade na gestão pública, ao evitar encargos adicionais às empresas públicas e sociedades de economia mista, sem prejuízo da participação dos trabalhadores, que permanece assegurada por esta emenda.

.....

Sala das Sessões,

.....

CD258955339100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258955339100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 10:29:23.180 - PL073325
EMC 541/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.541/2025

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº , 2025

(Do Sr. CORONEL MEIRA)

Modifica a redação do Art. 74º do Projeto de Lei nº 733/2025, que altera a Lei nº 12.815/13, de 5 de junho de 2013.

O Art. 74º do Projeto de Lei nº 733/2025, que altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Seção III
Dos Contratos de Passagem
.....

Art. 74º. As áreas em que se desenvolvam as atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias e que acessem a área do porto

Congresso Nacional – Anexo III, gabinete 474 | CEP 70160-900
Contato: (61) 3215-547 | E-mail: dep.coronelmeira@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257987022400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira
CD257987022400

Apresentação: 14/08/2025 10:29:23.180 - PL073325
EMC 541/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.541/2025

organizado mediante contrato de passagem integram o complexo portuário.

.....

§ 1º (Revogado)

§ 2º (Revogado)

Parágrafo único. Quando localizadas fora do porto organizado poderão ser disciplinadas como Terminal Portuário Autorizado, mediante declaração de interesse do proprietário da área e desde que mantido o respectivo Contrato de Passagem."

JUSTIFICAÇÃO

A emenda ora apresentada tem como objetivo aprimorar a redação e a coerência normativa do Projeto de Lei nº 733/2025 substituindo o termo "porto público" expressões mais precisas e consolidadas na legislação vigente: "porto organizado".

Adicionalmente, o termo "porto organizado" reflete melhor a dinâmica de administração e as entidades envolvidas no gerenciamento dos ativos portuários, evitando imprecisões, assegurando coerência normativa e reduzindo riscos de interpretação conflitante, especialmente em temas como competências, investimentos e gestão da infraestrutura.

Ainda, a alteração proposta ao art. 74 visa aprimorar a redação e a coerência do tratamento jurídico das áreas de movimentação e armazenagem de mercadorias que, mediante contrato de passagem, acessem a área do porto organizado.

O §1º é revogado por se tratar de disposição redundante, uma vez que a definição legal de arrendamento já consta expressamente no art. 6º, XIX,

Congresso Nacional – Anexo III, gabinete 474 | CEP 70160-900
Contato: (61) 3215-547 | E-mail: dep.coronelmeira@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257987022400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira
CD257987022400

Apresentação: 14/08/2025 10:29:23.180 - PL073325
EMC 541/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.541/2025

da Lei nº 12.815/2013, como a 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. Assim, é óbvio que, estando a área situada dentro da poligonal do porto público, sua disciplina jurídica será a do arrendamento, não havendo necessidade de previsão repetitiva.

O §2º é revogado e substituído por parágrafo único com redação que confere maior flexibilidade e segurança jurídica. O simples fato de existir contrato de adesão não caracteriza automaticamente a área como terminal portuário autorizado. Pela nova redação, o proprietário da área poderá optar por se submeter à disciplina de autorização, mediante declaração de interesse, desde que mantido o respectivo contrato de passagem.

Essa opção traz benefícios relevantes: a autorização é prevista em lei (diferentemente do contrato de passagem, que é instituto apenas regulatório da ANTAQ), garantindo maior segurança jurídica e possibilitando o acesso a incentivos fiscais como o REIDI, o REPORTO e debêntures incentivadas. Dessa forma, preserva-se a autonomia do proprietário e promove-se um ambiente mais atrativo ao investimento privado, sem impor enquadramentos automáticos que possam não refletir o interesse ou a estratégia operacional do empreendimento.

Por todo o exposto, na certeza de que a emenda proposta é oportuna e necessária, justifica-se a inclusão do texto sugerido ao PL 733, de 2025.

Sala das Sessões, em de agosto de 2025.

CORONEL MEIRA

Deputado Federal (PL/PE)

CD257987022400

Congresso Nacional – Anexo III, gabinete 474 | CEP 70160-900
Contato: (61) 3215-547 | E-mail: dep.coronelmeira@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257987022400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Apresentação: 14/08/2025 10:27:27.297 - PL073325
EMC 542/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.542/2025

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuário, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Acrescentem-se, onde couber, o seguinte artigo:

"**Art.** O art. 24 da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 24. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 31 de dezembro de 2031, nas navegações de cabotagem, interior fluvial, longo curso e lacustre, desde que a origem ou o destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.'"

JUSTIFICAÇÃO

O histórico de intervenção econômica com vistas à obtenção de recursos para a Marinha Mercante brasileira é longo. Há quase 65 anos, a Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, criou o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e a "Taxa de Renovação da Marinha Mercante", mais tarde rebatizada Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante.

O FMM e o tributo tiveram suas regras revistas diversas vezes, especialmente em 1970, 1980, 1987/1988, e 2001. Atualmente, vige a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que "dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante – FMM", convertida da Medida Provisória nº 177, de 25 de março de 2004.

A não incidência do AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do Brasil não faz parte da lei que dispõe sobre o AFRMM. O assunto é tratado na já citada Lei nº 9.432, de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário.

CD256798270200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256798270200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 14/08/2025 10:27:27.297 - PL073325
EMC 542/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.542/2025

A regra vigoraria por dez anos, portanto até 2007. Houve uma tentativa de extensão do benefício até 2019 pela própria Lei nº 10.893, de 2004, em artigo incluído pelo Congresso Nacional na tramitação da Medida Provisória, que acabou sendo vetado.

Às vésperas do prazo final de vigência, porém, o próprio Poder Executivo editou a Medida Provisória nº 340, de 29 de dezembro de 2006, que alterou as regras de cobrança de vários tributos, estendendo o prazo de isenção até 8 de janeiro de 2012.

Em 2011, faltando poucos meses para o fim do prazo, o Congresso Nacional incluiu um artigo para prorrogar o benefício até 2017 na tramitação da Medida Provisória nº 534, de 2011, que tratava de programa de inclusão digital.

Por fim, novamente alguns dias antes da expiração da não incidência, o Poder Executivo editou a Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, ampliando o prazo de isenção até 8 de janeiro de 2019. Na conversão, que resultou na citada Lei nº 13.458, de 2017, esse prazo foi expandido pelo Congresso Nacional para 8 de janeiro de 2022, na forma do art. 11 da Lei nº 11.482, de 2007.

Em 2021, em vez de se prorrogar mais uma vez o prazo de não incidência por Medida Provisória, o AFRMM entrou nas discussões no âmbito do projeto chamado "BR do Mar", que resultou na Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que "institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem".

Contudo, como se pode notar, o prazo do benefício tem sido prorrogado sempre faltando poucos dias para seu fim, o que gera uma sensação de insegurança jurídica e econômica no mercado de transporte das regiões Norte e Nordeste. Podemos evitar que isso se repita, antecipando desde já o prazo para continuidade da não incidência tributária.

Quanto ao impacto do Projeto de Lei nº 733 de 2025, sobre o FMM, o Fundo continua a auferir mais receitas com os recursos já empregados no passado – ou seja, amortizações e juros de empréstimos – do que com a arrecadação presente do AFRMM. A título de exemplo, no primeiro trimestre de 2023 foram repassados R$ 500,9 milhões ao FMM, que, por sua vez, recebeu R$ 875 milhões de financiamentos já contratados, dos quais R$ 147,5 milhões em juros. Assim, ratificamos que os recursos necessários para o desenvolvimento da indústria naval podem ser obtidos por outras vias, mormente pela boa gestão do dinheiro já disponível para o FMM.

A manutenção da não incidência é fundamental para a continuidade desses imentos e para o desenvolvimento da região. Não há no horizonte dos próximos 10

CD256798270200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256798270200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 14/08/2025 10:27:27.297 - PL073325
EMC 542/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.542/2025

anos, no mínimo, mudança neste panorama. O Sudeste, Centro-Oeste e Sul, ainda continuarão a concentrar a indústria e produção agrícola do país. Nesse sentido, a melhor estratégia para a região norte e nordeste seria aumentar o tempo da prorrogação da não incidência e suprimir o parágrafo único porque, a rigor, ele determina a volta do pagamento do AFFRM após o transcurso do prazo legal, sendo que o ideal é ampliar o atual cenário de prorrogação de não incidência.

A prorrogação da não incidência do AFRMM sobre as operações cuja **origem ou destino final** seja porto localizado nessas regiões garante **previsibilidade regulatória** e **estabilidade econômica** ao setor, incentivando investimentos privados em na modernização da frota refletindo em segurança.

A **Navegação Interior** no Brasil, sobretudo na Amazônia Legal, é responsável por assegurar a **integração nacional**, o **escoamento da produção** e o **abastecimento de comunidades isoladas**, muitas das quais dependem exclusivamente do transporte hidroviário para receber alimentos, combustíveis, medicamentos e bens de consumo.

Além disso, trata-se do **modal mais sustentável** em termos de emissão de gases de efeito estufa, contribuindo para a transição para uma economia de baixo carbono, em alinhamento com compromissos ambientais nacionais e internacionais. A prorrogação proposta cria condições para **reduzir desigualdades regionais**, aumentar a competitividade logística e estimular o desenvolvimento socioeconômico de áreas historicamente menos favorecidas.

Finalmente, considerando que o prazo de 8 de janeiro de 2027, já foi alcançado pelo art. 24 da Lei do BR do Mar, entendemos que o prazo seja de pronto prorrogado até 31 de dezembro de 2031, em ampliação ao prazo vigente, para fortalecer o sistema logístico nacional, garantindo **acesso, integração e desenvolvimento sustentável** para milhões de brasileiros que dependem deste modal.

Sala da Comissão em 14 de agosto de 2025.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

CD256798270200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256798270200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 543/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.543/2025

55 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do §2º do Art.41 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do §2º do Art.41, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º A União poderá delegar a exploração de portos públicos aos Estados e Municípios ou a Consórcios Públicos constituídos por estes, observado o disposto na Lei n° 9.277, de 10 de maio de 1996, e a exigência de que a exploração e gestão do porto público seja realizada por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado"

JUSTIFICATIVA

A inclusão do § 2º, que prevê a possibilidade de a União delegar a exploração de portos públicos aos Estados, Municípios ou Consórcios Públicos, está alinhada com a necessidade de promover uma gestão mais integrada e eficiente no setor portuário, fortalecendo a cooperação federativa e aprimorando os serviços públicos prestados à população.

A referência ao Art. 241 da Constituição Federal reforça a importância dos consórcios públicos como instrumento de gestão associada de serviços públicos, permitindo a descentralização administrativa e a otimização de recursos. Essa modalidade facilita a união de esforços entre diferentes entes federativos para atender demandas regionais específicas, assegurando maior eficiência operacional e equilíbrio financeiro.

Ao exigir que a exploração e gestão do porto público sejam realizadas por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado, garante-se maior controle, transparência e alinhamento aos princípios da administração pública. Essa estrutura é fundamental para assegurar a continuidade e a qualidade dos serviços essenciais, além de atrair investimentos e potencializar o desenvolvimento da infraestrutura portuária.

Dessa forma, a delegação da exploração de portos públicos aos entes federativos e consórcios públicos promove um modelo de governança colaborativa, responsável e focada no interesse público, contribuindo para o fortalecimento da economia regional e nacional.

.....

Sala da Comissão, ...

CD254526810700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254526810700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:42:41.313 - PL073325
EMC 544/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.544/2025

98 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Inciso III do Art.100 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências incluindo a atividade de Amarradores de Navios.

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso III no Art.10O.

O art.
100.....
.....:

III - (...) e Amarradores de navios.

J U S T I F I C A T I V A

A presente Emenda Modificativa ao inciso III do Artigo 100 do Projeto de Lei nº 733/2025 visa incluir a atividade de amarração e desatracação de navios no rol das tarefas desempenhadas pelos trabalhadores portuários nos portos de uso público, bem como nos de uso privado, especificamente ao lado das categorias de estiva, capatazia e conferência de carga.

A justificativa para esta inclusão reside nos seguintes pontos:

1. ***Natureza Essencial e Especializada da Atividade***: O início da operação de uma embarcação se dá logo após a sua amarração ao cais de um determinado porto e, seu término, com a soltura dos cabos de amarração sendo, inclusive, eventos para a aferição do tempo operacional de navios nos portos. Há uma enorme lacuna jurídica e, o momento de se corrigir pois, atualmente, não ser expresso em Lei a amarração de navios como trabalho portuário, vindo o presente Projeto de Lei adequar-se à realidade das operações portuárias, deixando expresso que os serviços de amarração e soltura dos cabos para a atracação e desatracação de navios são atividades cruciais e especializadas para o funcionamento de todo e qualquer espécie de porto. Tais serviços são explicitamente reconhecidos como serviços de apoio portuário, conforme bem podemos observar nos mais diversos Regulamentos de Exploração dos Portos (REP);

2. ***Existência de Mão de Obra Especializada:*** O Regulamento de Exploração dos Portos (REP), documento fundamental que norteia as operações nos portos de uso público (Art.26, § Único, Lei nº 12.815/2013), e que foi elaborado conforme diretrizes estabelecidas na Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme bem podemos observar no item 8,2

CD250190740300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250190740300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:42:41.313 - PLO73325
EMC 544/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.544/2025

8.2 ***Utilização das instalações de acostagem e atracação*** *− Descrição das instalações de atracação e acostagem. − Sistemas de defensas e de cabeços de amarração, suas características técnicas e capacidade de carga. Certificações, quando aplicável. Apetrechos (escadas de marinheiro, arganéis, etc.), tomadas d'água, de combustíveis, de fornecimento de energia elétrica a navios e instalações terrestres. − Eventuais restrições ao uso de*

CD250190740300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250190740300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:42:41.313 - PL073325
EMC 544/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.544/2025

propulsores laterais. – ***Condições específicas de utilização das instalações de atracação e acostagem, formas de requisição de uso e de remuneração, quando aplicável****. Identificação de impressos e formulários eletrônicos utilizados.*

Assim, as atividades de amarração e desamarração de navios/embarcações, dentro da área do porto, são realizadas por trabalhadores habilitados à execução e, portanto, demonstrando a existência consolidada de uma **categoria profissional distinta e essencial para essas operações.**

3. ***Requisitos de Qualificação e Segurança***: A atividade de amarração e desamarração quando da desatracação da embarcação exige formação adequada à sua execução, com treinamento e capacitação específica. Como bem podemos observar no procedimento do SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADO dos Portos do Paraná, Norma de Código: PO-APPA-SGI-020[1], reforçando o caráter técnico e de segurança intrínseco à função, justificando sua categorização como trabalho portuário.

Além disso, as empresas que realizam esses serviços precisam ser credenciadas junto à Autoridade Portuária e atender a rigorosos requisitos de segurança, conforme podemos observar ***in verbis:***

> *5.5.1.* ***As empresas credenciadas devem garantir que os trabalhadores, próprios ou terceirizados, recebam treinamento sobre utilização, guarda e conservação de EPI's a ser elaborado e realizado pela empresa credenciada****, bem como garantir que utilizem os equipamentos de proteção individual mínimos durante os serviços*
>
> ***5.8.3.*** *Todos os trabalhadores das empresas de amarração, desamarração e puxada de navios, que executem essas atividades, deverão ser capacitados para Marítimos ou* ***função inerente às suas atividades****, conforme estabelecido pela Norma da Autoridade Marítima para Aquaviários - NORMAM – 13/DPC.*

Importante ressaltar para o Regulamento de Exploração do Porto da Vports[2], concessionária portuária privada, por entender a extrema necessidade de qualificação destes profissionais, estabeleceu em seu item 15.3.4 a EXCLUSIVIDADE destes para o exercício das atividades de atracação e desatracação de embarcações.

> ***15.3.4.*** *A amarração e desamarração de navios/embarcações dentro do porto organizado, será* ***realizada por mão de obra especializada****, a ser* ***executada exclusivamente por amarradores e desatracadores de navios.***

4. ***Inconsistência Conceitual e Operacional***: A exclusão da amarração e desamarração do conceito de trabalho portuário pode gerar inconsistências regulatórias, dado que a sua execução é vital para a movimentação de mercadorias e embarcações. A manutenção de uma equipe mínima de segurança a ser estabelecida em instrumento coletivo do trabalho, com comunicação constante entre a equipe de terra e o prático, evidencia a complexidade e a importância operacional que a atividade possui dentro do porto.

5. Portanto, a inclusão da atividade de amarração e desamarração de navios no Artigo 100, inciso III, do PL 733/2025, junto com as demais categorias de trabalhadores

CD250190740300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250190740300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

[1] https://www.portosdoparana.pr.gov.br/sites/portos/arquivos_restritos/files/documento/2025-07/po-appa-sgi-020_seguranca_na_amarracao_desamarracao_e_puxada_de_navios_rev_06.pdf
[2] https://vports.com.br/wp-content/uploads/2023/07/Regulamento-de-Exploracao-ao-Porto.pdf

Apresentação: 13/08/2025 14:42:41.313 - PLO73325
EMC 544/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.544/2025

CD250190740300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250190740300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:42:41.313 - PL073325
EMC 544/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.544/2025

portuários avulsos (estiva, capatazia, conferência, bloco), assegura o reconhecimento formal de uma função vital e especializada, alinhando a legislação proposta com a realidade operacional e regulatória já existente nos portos brasileiros, conforme os preceitos da Portaria nº 245/2013 da SEP e os procedimentos de segurança em vigor.

6. A natureza especializada, os rigorosos requisitos de qualificação e segurança, a estrutura de equipe organizada e a essencialidade para a movimentação de embarcações tornam a amarração e desamarração uma atividade intrinsecamente ligada à operação portuária, justificando seu reconhecimento formal como tal.

.....

Sala das Sessões,

.....

CD250190740300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250190740300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 545/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.545/2025

56 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do inciso II do Art.42 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do inciso II do Art.42, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"II - consulta ao respectivo poder público municipal, em especial, quanto ao cumprimento das exigências relativas ao Plano Diretor (Art.4º, III, "a", Lei nº 10.257/2001), previsão da infraestrutura correspondente a mitigar os efeitos do aumento de geração de tráfego (conforme expresso no Art.2º, VI, "d" da Lei nº 10.257/2001)," e impacto socioeconômico no município.

JUSTIFICATIVA

A exigência de consulta ao respectivo poder público municipal, no âmbito do inciso II, reforça o compromisso com o planejamento urbano sustentável e a harmonização das atividades portuárias com o desenvolvimento das cidades. Tal diretriz está em consonância com o princípio da maior integração entre porto e cidade, como bem expresso no presente Projeto de Lei, de forma a atender ao previsto no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

O cumprimento das exigências relativas ao Plano Diretor, nos termos do Art. 4º, III, "a)", da Lei nº 10.257/2001, assegura que os projetos portuários estejam alinhados com o planejamento estratégico municipal, promovendo o uso racional do solo urbano e prevenindo impactos negativos decorrentes de empreendimentos de grande porte. Além disso, a previsão da infraestrutura necessária para mitigar os efeitos do aumento de tráfego, conforme expresso no Art. 2º, VI, "d)", da mesma lei, é essencial para evitar transtornos à mobilidade urbana e garantir a qualidade de vida dos cidadãos.

Ao estabelecer um diálogo estreito com o poder público municipal, esta medida contribui para evitar a instalação de atividades que possam atuar como polos geradores de tráfego sem a devida adequação da infraestrutura, promovendo, assim, uma gestão integrada e responsável do território. Dessa forma, busca-se alcançar um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico, proporcionado pela operação portuária, e o bem-estar urbano, fortalecendo os vínculos entre a comunidade portuária e a cidade.

CD250169343900

.....

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250169343900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 545/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.545/2025

CD250169343900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250169343900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 10:34:09.633 - PL073325
EMC 546/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.546/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputado Luiz Gastão (PSD/CE)

EMENDA AO PL 733/2025

Emenda modificativa ao § 3º do art. 19 do PL 733/2025, que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O § 3º do art. 19 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 19. .....

.....

§ 3º A indicação do representante da classe empresarial a que alude o caput deste artigo será feita pelo Bloco II, do Conselho de Autoridade Portuária."

JUSTIFICAÇÃO

O Bloco do Conselho de Autoridade Portuária tem prerrogativa de indicação de representante da classe empresarial membro do Conselho de Administração da Autoridade Portuária. Isso porque o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é composto por quatro blocos, sendo que o bloco II é que se refere à classe empresarial.

Considerando que a vaga em questão é para representante da classe empresarial, nada mais adequado do que dar ao Bloco II do CAP a prerrogativa de indicar o seu representante (da classe empresarial).

CD252217094000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252217094000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

Apresentação: 14/08/2025 10:34:09.633 - PL073325
EMC 546/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.546/2025

Por essas razões, peço ajuda de meus pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado LUIS GASTÃO (PSD/CE)

CD252217094000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252217094000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

Apresentação: 14/08/2025 10:29:23.180 - PL073325
EMC 547/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.547/2025

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº , 2025

(Do Sr. CORONEL MEIRA)

Modifica a redação do Art. 6º do Projeto de Lei nº 733/2025, que altera a Lei nº 12.815/13, de 5 de junho de 2013.

O Art. 6º do Projeto de Lei nº 733/2025, que altera a Lei nº 12.815/13, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

VIII - Terminal Retroportuário Alfandegado: Instalação Alfandegada, localizada em zona secundária do território aduaneiro nacional e sob controle aduaneiro, autorizada pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil para realizar

Congresso Nacional – Anexo III, gabinete 474 | CEP 70160-900
Contato: (61) 3215-547 | E-mail: dep.coronelmeira@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250084458600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira
CD250084458600

Apresentação: 14/08/2025 10:29:23.180 - PL073325
EMC 547/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.547/2025

atividades de movimentação, armazenagem e despacho Aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive aquelas sob regime aduaneiro especial.

....."

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta ao inciso VIII do artigo 6º visa promover coerência regulatória com os conceitos atualmente utilizados na legislação aduaneira, sob gestão da Receita Federal do Brasil. A harmonização conceitual entre as normas de diferentes órgãos da administração pública aumenta a segurança jurídica e evita eventuais conflitos na regulamentação infralegal.

Do ponto de vista jurídico, o Regulamento Aduaneiro, instituído pelo Decreto nº 6.759/2009, em seu artigo 3º, inciso II, define a zona secundária como a parte do território aduaneiro não compreendida pela zona primária, abrangendo instalações alfandegadas localizadas fora dos portos, mas sob controle aduaneiro. Os artigos 13 e seguintes autorizam a realização de operações aduaneiras nessas instalações, tanto para mercadorias procedentes do exterior como para as destinadas à exportação, inclusive sob regimes especiais.

A Instrução Normativa RFB nº 2.111/2022 define as instalações alfandegadas de zona secundária como aptas a realizar movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro, inclusive no âmbito de regimes aduaneiros especiais, desde que autorizadas pela RFB. Seus artigos regulamentam os serviços dessas áreas para cargas de importação, exportação, trânsito aduaneiro e operações sob regimes como drawback, entreposto aduaneiro.

Congresso Nacional – Anexo III, gabinete 474 | CEP 70160-900
Contato: (61) 3215-547 | E-mail: dep.coronelmeira@camara.leg.br

CD250084458600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250084458600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Apresentação: 14/08/2025 10:29:23.180 - PL073325
EMC 547/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.547/2025

Sob o ponto de vista operacional e econômico, os terminais retroportuários funcionam como extensões físicas e funcionais das zonas primárias, permitindo antecipar procedimentos aduaneiros, reduzir o tempo de permanência de cargas nos portos marítimos e evitar congestionamentos, especialmente em períodos de alta demanda, como no escoamento da safra agrícola. Além disso, oferecem flexibilidade para operações como *cross-docking*, consolidação e desconsolidação de cargas, armazenamento temporário e atendimento simultâneo a diferentes regimes tributários.

Dessa forma, a ampliação do conceito de Terminal Retroportuário Alfandegado no PL nº 733/2025 harmoniza o texto legal com a legislação aduaneira vigente, fortalece a segurança jurídica para investimentos, melhora a eficiência logística e alinha o Brasil às melhores práticas internacionais, sem criar novas obrigações, mas eliminando interpretações restritivas que possam comprometer o desempenho e a competitividade do setor.

Por todo o exposto, na certeza de que a emenda proposta é oportuna e necessária, justifica-se a inclusão do texto sugerido ao PL 733, de 2025.

Sala das Sessões, em de agosto de 2025.

CORONEL MEIRA

Deputado Federal (PL/PE)

CD250084458600

Congresso Nacional – Anexo III, gabinete 474 | CEP 70160-900
Contato: (61) 3215-547 | E-mail: dep.coronelmeira@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250084458600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 548/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.548/2025

57 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto do Art.48 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.48, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 48. A concessão de bem público destinada à exploração do porto público será realizada mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação e consulta aos entes subnacionais quanto ao interesse na exploração do porto público, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento."

JUSTIFICATIVA

O disposto no Art. 48 reforça a importância de garantir que a concessão de bem público destinada à exploração de portos públicos seja realizada de forma transparente, estratégica e em conformidade com os princípios legais vigentes. Ao estabelecer a obrigatoriedade de licitação e consulta aos entes subnacionais quanto ao interesse na exploração do porto público, assegura-se a participação efetiva desses entes no processo decisório, promovendo a descentralização e fortalecendo o pacto federativo.

O porto é uma infraestrutura econômica de natureza altamente estratégica, desempenhando um papel crucial no desenvolvimento local e regional. Sua gestão e exploração impactam diretamente na dinamização das cadeias produtivas, no fortalecimento da economia regional e na integração ao mercado global. Nesse sentido, garantir aos entes subnacionais o direito de preempção na exploração do porto público, aplicado aos entes subnacionais assegurando que, havendo interesse na exploração de um porto público, esses entes tenham prioridade, respeitando os termos estabelecidos na legislação, como a Lei nº 9.277, permitindo àqueles mais próximos das realidades e necessidades locais tenham prioridade na gestão dessa infraestrutura essencial.

Além disso, a participação dos entes subnacionais, por meio de consulta e possível delegação, promove maior sinergia entre as políticas públicas locais e o desenvolvimento das operações portuárias, contribuindo para a geração de empregos, aumento da competitividade econômica e aprimoramento da infraestrutura logística. Ao alinhar a exploração dos portos públicos aos interesses locais e regionais, busca-se um modelo de governança equilibrado e voltado para o bem-estar social e o progresso econômico.

CD254380072900

.....

Sala da Comissão, ...

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254380072900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 549/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.549/2025

58 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIRr o texto do inciso I do Art.44 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir a redação do inciso I do Art.44, renumerando os demais.

Art. 44. É vedado:

~~I - aos Estados e Municípios legislar sobre regime de exploração portuária; e~~

JUSTIFICATIVA

A supressão do inciso "I - aos Estados e Municípios legislar sobre regime de exploração portuária" é justificada com base na melhor técnica legislativa, visto que a vedação já está explicitamente prevista no Art. 22, inciso X, da Constituição Federal, que dispõe: "Compete privativamente à União legislar sobre: X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial".

Manter tal dispositivo redundante no texto legal seria desnecessário, uma vez que a Constituição já disciplina de maneira clara a exclusividade legislativa da União sobre o tema. Assim, a sua supressão contribui para uma redação mais enxuta, objetiva e alinhada aos princípios da simplicidade e da clareza que norteiam a elaboração de normas jurídicas.

Além disso, a eliminação dessa duplicidade evita interpretações equivocadas ou a impressão de que há sobreposição de competências, fortalecendo a coerência do ordenamento jurídico e garantindo maior segurança normativa.

.....

Sala da Comissão, ...

CD258709120600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258709120600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 10:31:21.217 - PL073325
EMC 550/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.550/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se a alíneas "g" ao inciso XII do Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, para a seguinte redação:

" Art. 21 .....

I - .....

IV - .....

a) .....

g) 1 (um) representante dos armadores e agentes marítimos.

JUSTIFICATIVA

A introdução de um representante dos armadores e agentes marítimos no Conselho de Autoridade Portuária (CAP), conforme previsto no Bloco IV (Bloco dos Usuários) do Projeto de Lei nº 733/2025, é uma medida fundamental para aprimorar a governança e a eficiência dos portos brasileiros. Esses profissionais são atores essenciais na operação portuária, pois possuem conhecimento técnico aprofundado sobre navegação, logística internacional e dinâmica de cargas, o que lhes permite contribuir com perspectivas valiosas para a tomada de decisões estratégicas.

A presença desse segmento no conselho assegura que as políticas portuárias reflitam as reais necessidades do mercado, evitando regulamentações excessivamente burocráticas ou desconectadas da prática operacional. Além

CD252639813700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252639813700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 14/08/2025 10:31:21.217 - PL073325
EMC 550/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.550/2025

disso, sua participação equilibra a representatividade no CAP, mitigando possíveis distorções entre interesses públicos e privados. Modelos internacionais bem-sucedidos, como os de Roterdã e Cingapura, demonstram que a integração de armadores e agentes marítimos nos órgãos decisórios resulta em maior competitividade, redução de custos logísticos e atração de novas rotas comerciais.

No contexto brasileiro, essa inclusão fortalecerá a posição dos portos nacionais no cenário global, alinhando as regulamentações às melhores práticas do setor. Ao trazer expertise prática para o debate, o representante dos armadores e agentes marítimos ajudará a otimizar processos, reduzir gargalos e aumentar a eficiência, beneficiando toda a cadeia de comércio exterior. Portanto, sua presença no CAP não apenas legitima o processo decisório, mas também impulsiona a modernização da infraestrutura portuária, em consonância com os objetivos do PL 733/2025.

Sala das Sessões, ...

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD252639813700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252639813700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 14/08/2025 10:36:35.690 - PL073325
EMC 551/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.551/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputado Luiz Gastão (PSD/CE)

EMENDA AO PL 733/2025

Emenda modificativa do art. 25 do 733/2025, que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O art. 25 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 25. A habilitação de operador portuário no porto público será efetuada perante a autoridade portuária, conforme regulamento da Agência Nacional de Transporte Aquaviários.

§ 1º As normas para habilitação 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 habilitação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º deste artigo, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido ao Conselho de Administração Portuária e se ainda mantido tal indeferimento, em novo prazo de 15 (quinze) dias à Agência Nacional de Transporte Aquaviários, recursos esses que deverão ser apreciados nos prazos de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento."

CD255672084300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255672084300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

Apresentação: 14/08/2025 10:36:35.690 - PL073325
EMC 551/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.551/2025

JUSTIFICAÇÃO

Entende-se que a menção correta é tratar como “HABILITAÇÃO”, notadamente porque após a pré-qualificação não existe uma qualificação ou uma pós-qualificação.

A Autoridade Portuária habilita e esse operador fica disponível ao mercado para atuar na prestação dos serviços portuários.

Por essas razões, peço ajuda de meus pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado LUIS GASTÃO (PSD/CE)

CD255672084300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255672084300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 14/08/2025 10:32:38.817 - PL073325
EMC 552/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.552/2025

EMENDA AO PL nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Exclua-se a expressão "e terminais de contêineres vazios" do inciso XXI do Art. 27 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, com a redação proposta no Art. 149 do Projeto de Lei nº 733/2025.

JUSTIFICATIVA

A exclusão da expressão "e terminais de contêineres vazios" do inciso XXI do Art. 27 da Lei nº 10.233/2001, conforme proposto pelo Art. 149 do Projeto de Lei nº 733/2025, é uma medida que reflete a natureza distinta dessas operações no contexto portuário. Diferentemente dos terminais que lidam com cargas alfandegadas ou movimentação de contêineres carregados, os terminais de contêineres vazios operam em um regime essencialmente privado e complementar, sem concorrência direta com outras infraestruturas portuárias reguladas.

Esses terminais funcionam como áreas de apoio logístico, destinadas ao armazenamento e reposicionamento de equipamentos vazios, sem envolvimento em processos aduaneiros ou manipulação de mercadorias sob controle fiscal. Sua atividade é restrita a operações de cunho operacional e comercial entre armadores, agências marítimas e operadores logísticos, sem impacto na dinâmica de serviços portuários tradicionais. Incluí-los no mesmo regime regulatório aplicável a terminais de uso público ou privativos criaria uma burocracia desnecessária, onerando operações que, por sua própria natureza, não demandam fiscalização alfandegária nem interferem na concorrência do setor.

Além disso, a regulação excessiva desses espaços poderia gerar ineficiências no reposicionamento de contêineres, elemento crucial para a agilidade do comércio

CD256450659800

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256450659800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

Apresentação: 14/08/2025 10:32:38.817 - PL073325
EMC 552/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.552/2025

exterior. Flexibilizar sua gestão permite que armadores e operadores logísticos otimizem a circulação de equipamentos, reduzindo custos e evitando gargalos desnecessários. A proposta do PL 733/2025, portanto, alinha-se a uma visão moderna de regulação portuária, que diferencia atividades sujeitas a controle público daquelas de caráter estritamente privado e complementar, garantindo maior eficiência ao sistema como um todo.

Sala das Sessões, ...

Sala da Comissão, de de 2025

Deputado **HELDER SALOMÃO**

CD256450659800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256450659800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 553/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.553/2025

59 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o texto do caput Art.82 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar a redação do Art.82, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 82. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, bem como as condições operacionais por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização."

JUSTIFICATIVA

A modificação do texto do artigo 82 encontra seu fundamento na doutrina da "facilidade essencial" (Essential Facilities), que reconhece que determinadas infraestruturas possuem caráter indispensável para a realização de atividades econômicas fundamentais. Nesse contexto, os portos representam facilidades essenciais para o comércio exterior, sendo cruciais para a movimentação eficiente de mercadorias e a integração econômica internacional.

A competência atribuída à Antaq para disciplinar as condições de acesso e operacionais às instalações portuárias autorizadas, em caráter excepcional, busca garantir o equilíbrio entre os interesses de todos os envolvidos. Ao regulamentar a utilização dessas facilidades essenciais por terceiros, assegura-se a funcionalidade e acessibilidade das infraestruturas, evitando práticas anticompetitivas ou abusivas por parte do titular da autorização.

Ademais, a intervenção regulatória visa também mitigar as dificuldades operacionais que possam surgir quando o titular da autorização restringe ou compromete o acesso de interessados às instalações portuárias. Nesse cenário, a atuação da agência reguladora se revela indispensável para assegurar o cumprimento da função social das facilidades essenciais, promovendo a concorrência leal e o desenvolvimento econômico sustentável.

A remuneração adequada ao titular da autorização, prevista no artigo, é um mecanismo que busca preservar os direitos deste, evitando prejuízos financeiros e incentivando investimentos contínuos na melhoria das infraestruturas portuárias. Dessa forma, a regulação da Antaq equilibra os direitos dos titulares e o acesso justo para terceiros, harmonizando interesses diversos e garantindo o cumprimento das normativas aplicáveis.

CD252484044700

.....

Sala da Comissão, ...2602.....

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252484044700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 554/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.554/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se o inciso XIII do Art.4º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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:

[...]

“XIII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica que possuam instalações em complexos portuários para atuarem na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica.”

JUSTIFICAÇÃO

CD250385698300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250385698300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 554/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.554/2025

O inciso XIII visa promover a integração estratégica entre os setores educacional e portuário, incentivando as instituições da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica a desempenharem um papel ativo na formação e qualificação de trabalhadores portuários. Essas instituições, conforme estabelecido pela Lei nº 11.892/2008, têm como finalidade ofertar educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com foco no desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Ao direcionar esforços para a formação inicial e continuada de trabalhadores em portos, esse dispositivo busca atender às demandas específicas de capacitação, aperfeiçoamento, especialização e atualização profissional, fundamentais para enfrentar os desafios e acompanhar as inovações do setor portuário. O incentivo às instituições situadas em complexos portuários ou em suas proximidades facilita a oferta de cursos e programas adaptados às necessidades operacionais e tecnológicas do setor, fortalecendo a mão de obra local e promovendo maior competitividade e eficiência nas operações.

Além disso, a iniciativa contribui para o alinhamento da formação profissional às demandas do mercado, estimulando o desenvolvimento de competências técnicas e científicas que beneficiam tanto os trabalhadores quanto os próprios portos. Isso reforça a articulação entre educação, ciência, tecnologia e trabalho, assegurando a relevância da Rede Federal na qualificação de cidadãos aptos a atuar de forma eficaz e inovadora nos diversos setores da economia.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250385698300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250385698300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 14:40:45.587 - PL073325
EMC 555/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.555/2025

97 - EMENDA MODIFITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o texto do incisos XVIII do Art.49, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o inciso XVIII do Art.49 que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 48 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:

[...]

XVIII - à certificação em relação ao comprometimento com práticas sustentáveis de responsabilidade social e responsáveis em relação ao meio ambiente, segurança, saúde e segurança no trabalho e boas práticas de governança corporativa;"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação proposta ao inciso XVIII do Art. 49 visa aprofundar o compromisso dos contratos de concessão com a promoção de práticas sustentáveis e de responsabilidade social que incluam, de maneira efetiva, a defesa dos direitos fundamentais dos trabalhadores, com ênfase especial na proteção do direito à maternidade.

Ao exigir a certificação que comprove o comprometimento com ações voltadas ao meio ambiente, à segurança, à saúde e à promoção de boas práticas de governança corporativa, como por exemplo o alinhamento com padrões internacionais que orientam a adoção de sistemas de gestão integrados, como a norma ISO 45001, que estabelece os requisitos para um Sistema de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho (SGSST), e a norma da série NBR ISO 26001. o dispositivo reforça, em especial, a necessidade de um ambiente de trabalho que respeite e valorize a dignidade das trabalhadoras, especialmente no que se refere à maternidade.

Nesse contexto, a modificação não apenas reafirma a importância das práticas sustentáveis do ponto de vista ambiental e corporativo, mas também amplia seu escopo para incluir a criação de condições laborais protetivas. Essa abordagem integradora reconhece que a promoção da responsabilidade social deve abarcar todos os aspectos do ambiente de trabalho, garantindo, entre outras medidas, a oferta de infraestrutura adequada para a proteção da maternidade como, por exemplo, a construção de locais destinados à guarda dos filhos das trabalhadoras durante o período da amamentação que deverão possuir, no mínimo, um berçário, uma saleta de amamentação, uma cozinha

CD250961699900

Para verificar as assinaturas acesse https://infolegis.camara.leg.br/assinatura/ e insira o código 250961699900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

dietética e uma instalação sanitária segregados da área de risco.

Apresentação: 13/08/2025 14:40:45.587 - PLO73325
EMC 555/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.555/2025

CD250961699900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250961699900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:40:45.587 - PL073325
EMC 555/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.555/2025

Essa infraestrutura é essencial para proporcionar condições seguras e favoráveis que permitam a conciliação das atividades laborais com as necessidades específicas das mulheres em período materno, como espaços destinados à amamentação, pausas adequadas e demais adaptações necessárias para preservar a saúde e o bem-estar.

Ao incorporar esse compromisso contratual, o legislador busca incentivar os concessionários a adotarem uma postura proativa, não apenas cumprindo obrigações mínimas, mas investindo na criação de um ambiente de trabalho que efetivamente proteja e sustente o direito à maternidade. A certificação, portanto, torna-se uma ferramenta estratégica para assegurar que as políticas de segurança, saúde e governança corporativa se alinhem com práticas de responsabilidade social que promovam valores humanos essenciais, refletindo uma gestão que prioriza o bem-estar integral das trabalhadoras.

Desta forma, a modificação reforça a ideia de que a sustentabilidade corporativa passa também pela garantia de condições laborais justas e protetivas, contribuindo para a construção de um modelo de gestão que une eficiência operacional a um compromisso real com os direitos humanos, em especial o direito à maternidade. Essa mudança, portanto, representa um avanço significativo na consolidação de uma cultura de governança que coloca a proteção e a promoção da qualidade de vida no centro das relações de trabalho.

.....

..... Sala das Sessões,

.....

CD250961699900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250961699900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 556/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.556/2025

60 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe ADICIONAR o §1º ao Art.83 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Adicione-se §1º ao Art.83, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§1º A abertura da Chamada Pública ou manifestação de interessado em obter autorização para instalação portuária devem, previamente, comprovar que há demanda suficiente de movimentações portuárias do respectivo complexo portuário a ser atendida pela nova instalação e que esta proporcionará aumento de capacidade destinada ao atendimento da demanda, com demonstrativo que evidencie que as melhorias operacionais ou a ampliação da superestrutura nas instalações existentes não são suficientes para atender à demanda prevista no horizonte do planejamento setorial do complexo."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do §1º tem como objetivo alinhar os requisitos para abertura de chamada pública ou obtenção de autorização de instalação portuária ao planejamento estratégico setorial, em conformidade com os princípios estabelecidos no Plano Mestre. Esse dispositivo visa assegurar que o aumento de capacidade para atendimento à demanda seja realizado de maneira eficiente e sustentável, observando as etapas progressivas definidas pelo Plano Mestre, que priorizam: melhorias operacionais, expansão da superestrutura existente e, somente em último caso, a implantação de novas infraestruturas.

A exigência de comprovação por parte dos interessados de que as alternativas iniciais — melhorias operacionais e ampliação da superestrutura — são insuficientes para atender à demanda prevista no horizonte do planejamento setorial do complexo portuário reforça a necessidade de um planejamento integrado e evita a realização de investimentos desnecessários ou excessivos em novas instalações. Essa abordagem favorece a racionalização dos recursos e a otimização das estruturas existentes, contribuindo para a eficiência operacional e a preservação ambiental no setor portuário, bem como a evitar manifestações de interessados que visam, somente, a obtenção de autorização de instalações não exequíveis.

Ao condicionar a autorização para a construção de novas instalações portuárias a uma análise técnica fundamentada, o dispositivo promove transparência, previsibilidade e segurança jurídica, elementos indispensáveis para o desenvolvimento sustentável do sistema portuário nacional e para a competitividade do Brasil no cenário internacional.

.....

Sala da Comissão, ...

CD250993905200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250993905200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 10:42:27.630 - PL073325
EMC 557/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.557/2025

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuário, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Acrescentem-se, onde couber, o seguinte artigo:

"**Art.** O art. 24 da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 24. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 31 de dezembro de 2031, nas navegações de cabotagem, interior fluvial, longo curso e lacustre, desde que a origem ou o destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.'"

JUSTIFICAÇÃO

O histórico de intervenção econômica com vistas à obtenção de recursos para a Marinha Mercante brasileira é longo. Há quase 65 anos, a Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, criou o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e a "Taxa de Renovação da Marinha Mercante", mais tarde rebatizada Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante.

O FMM e o tributo tiveram suas regras revistas diversas vezes, especialmente em 1970, 1980, 1987/1988, e 2001. Atualmente, vige a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que "dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante – FMM", convertida da Medida Provisória nº 177, de 25 de março de 2004.

A não incidência do AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do Brasil não faz parte da lei que dispõe sobre o AFRMM. O assunto é tratado na já citada Lei nº 9.432, de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário.

CD254467407900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254467407900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 14/08/2025 10:42:27.630 - PL073325
EMC 557/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.557/2025

A regra vigoraria por dez anos, portanto até 2007. Houve uma tentativa de extensão do benefício até 2019 pela própria Lei nº 10.893, de 2004, em artigo incluído pelo Congresso Nacional na tramitação da Medida Provisória, que acabou sendo vetado.

Às vésperas do prazo final de vigência, porém, o próprio Poder Executivo editou a Medida Provisória nº 340, de 29 de dezembro de 2006, que alterou as regras de cobrança de vários tributos, estendendo o prazo de isenção até 8 de janeiro de 2012.

Em 2011, faltando poucos meses para o fim do prazo, o Congresso Nacional incluiu um artigo para prorrogar o benefício até 2017 na tramitação da Medida Provisória nº 534, de 2011, que tratava de programa de inclusão digital.

Por fim, novamente alguns dias antes da expiração da não incidência, o Poder Executivo editou a Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, ampliando o prazo de isenção até 8 de janeiro de 2019. Na conversão, que resultou na citada Lei nº 13.458, de 2017, esse prazo foi expandido pelo Congresso Nacional para 8 de janeiro de 2022, na forma do art. 11 da Lei nº 11.482, de 2007.

Em 2021, em vez de se prorrogar mais uma vez o prazo de não incidência por Medida Provisória, o AFRMM entrou nas discussões no âmbito do projeto chamado "BR do Mar", que resultou na Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que "institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem".

Contudo, como se pode notar, o prazo do benefício tem sido prorrogado sempre faltando poucos dias para seu fim, o que gera uma sensação de insegurança jurídica e econômica no mercado de transporte das regiões Norte e Nordeste. Podemos evitar que isso se repita, antecipando desde já o prazo para continuidade da não incidência tributária.

Quanto ao impacto do Projeto de Lei nº 733 de 2025, sobre o FMM, o Fundo continua a auferir mais receitas com os recursos já empregados no passado – ou seja, amortizações e juros de empréstimos – do que com a arrecadação presente do AFRMM. A título de exemplo, no primeiro trimestre de 2023 foram repassados R$ 500,9 milhões ao FMM, que, por sua vez, recebeu R$ 875 milhões de financiamentos já contratados, dos quais R$ 147,5 milhões em juros. Assim, ratificamos que os recursos necessários para o desenvolvimento da indústria naval podem ser obtidos por outras vias, mormente pela boa gestão do dinheiro já disponível para o FMM.

A manutenção da não incidência é fundamental para a continuidade desses imentos e para o desenvolvimento da região. Não há no horizonte dos próximos 10

CD254467407900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254467407900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 14/08/2025 10:42:27.630 - PL073325
EMC 557/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.557/2025

anos, no mínimo, mudança neste panorama. O Sudeste, Centro-Oeste e Sul, ainda continuarão a concentrar a indústria e produção agrícola do país. Nesse sentido, a melhor estratégia para a região norte e nordeste seria aumentar o tempo da prorrogação da não incidência e suprimir o parágrafo único porque, a rigor, ele determina a volta do pagamento do AFFRM após o transcurso do prazo legal, sendo que o ideal é ampliar o atual cenário de prorrogação de não incidência.

A prorrogação da não incidência do AFRMM sobre as operações cuja **origem ou destino final** seja porto localizado nessas regiões garante **previsibilidade regulatória** e **estabilidade econômica** ao setor, incentivando investimentos privados em na modernização da frota refletindo em segurança.

A **Navegação Interior** no Brasil, sobretudo na Amazônia Legal, é responsável por assegurar a **integração nacional**, o **escoamento da produção** e o **abastecimento de comunidades isoladas**, muitas das quais dependem exclusivamente do transporte hidroviário para receber alimentos, combustíveis, medicamentos e bens de consumo.

Além disso, trata-se do **modal mais sustentável** em termos de emissão de gases de efeito estufa, contribuindo para a transição para uma economia de baixo carbono, em alinhamento com compromissos ambientais nacionais e internacionais. A prorrogação proposta cria condições para **reduzir desigualdades regionais**, aumentar a competitividade logística e estimular o desenvolvimento socioeconômico de áreas historicamente menos favorecidas.

Finalmente, considerando que o prazo de 8 de janeiro de 2027, já foi alcançado pelo art. 24 da Lei do BR do Mar, entendemos que o prazo seja de pronto prorrogado até 31 de dezembro de 2031, em ampliação ao prazo vigente, para fortalecer o sistema logístico nacional, garantindo **acesso, integração e desenvolvimento sustentável** para milhões de brasileiros que dependem deste modal.

Sala da Comissão em 14 de agosto de 2025.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

CD254467407900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254467407900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Ferrari

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 558/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.558/2025

61 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR inciso VIII do Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o inciso VIII do Art.3º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

JUSTIFICATIVA

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

.....

Sala da Comissão, ...

CD259731119800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259731119800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 559/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.559/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescenta-se parágrafo único ao Art.51, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 51. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:

[...]

“Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legais, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas de categorias profissionais diferenciada dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais.”

JUSTIFICAÇÃO

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem

CD257095517200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257095517200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 559/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.559/2025

como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257095517200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257095517200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 560/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.560/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do artigo 21, III, “c”, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 21. .....

III .....

c) dois representantes dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício na autoridade portuária ou administração portuária local.

JUSTIFICATIVA

A composição paritária do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é fundamental para garantir uma governança equilibrada, transparente e democrática na gestão dos portos organizados. A paridade assegura a representação equitativa entre os trabalhadores portuários.

Esse modelo promove a participação ativa e igualitária dos diversos atores interessados nas decisões estratégicas e operacionais que

CD250922375000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250922375000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 560/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.560/2025

impactam diretamente o desenvolvimento do porto, o ambiente de negócios e a competitividade logística. Além disso, favorece o diálogo, o consenso e a corresponsabilidade na definição de políticas, projetos e investimentos, contribuindo para a eficiência, sustentabilidade e desenvolvimento regional.

A paridade também fortalece o controle social e a legitimidade das decisões do CAP, ao evitar a predominância de interesses específicos em detrimento do interesse coletivo. Trata-se, portanto, de um princípio que reflete o espírito colaborativo necessário para o bom funcionamento do sistema portuário nacional.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250922375000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250922375000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

C

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 561/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.561/2025

62 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUIR inciso XIII ao Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir o inciso XIII do Art.4º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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:
[...]

"XIII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica que possuam instalações em complexos portuários para atuarem na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica."

JUSTIFICATIVA

O inciso XIII visa promover a integração estratégica entre os setores educacional e portuário, incentivando as instituições da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica a desempenharem um papel ativo na formação e qualificação de trabalhadores portuários. Essas instituições, conforme estabelecido pela Lei nº 11.892/2008, têm como finalidade ofertar educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com foco no desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Ao direcionar esforços para a formação inicial e continuada de trabalhadores em portos, esse dispositivo busca atender às demandas específicas de capacitação, aperfeiçoamento, especialização e atualização profissional, fundamentais para enfrentar os desafios e acompanhar as inovações do setor portuário. O incentivo às instituições situadas em complexos portuários ou em suas proximidades facilita a oferta de cursos e programas adaptados às necessidades operacionais e tecnológicas do setor, fortalecendo a mão de obra local e promovendo maior competitividade e eficiência nas operações.

Além disso, a iniciativa contribui para o alinhamento da formação profissional às demandas do mercado, estimulando o desenvolvimento de competências técnicas e científicas que beneficiam tanto os trabalhadores quanto os próprios portos. Isso reforça a articulação entre educação, ciência, tecnologia e trabalho, assegurando a relevância da Rede Federal na qualificação de cidadãos aptos a atuar de forma eficaz e inovadora nos diversos setores da economia.

CD257713094400

.....

Sala da Comissão, ...26/7.....

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257713094400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 562/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.562/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescenta-se parágrafo único ao Art.77, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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.

[...]

“Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o autorizatário, observadas as responsabilidades legais, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas de categorias diferenciadas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais.”

JUSTIFICAÇÃO

CD253647694400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253647694400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 562/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.562/2025

O Parágrafo único fundamenta-se no direito constitucional à pactuação coletiva das relações de trabalho, consagrado no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, que assegura o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho. Esse dispositivo reforça a importância do diálogo social e da negociação coletiva como instrumentos essenciais para harmonizar interesses entre empregadores e trabalhadores, garantindo condições laborais dignas e justas.

A obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos visa a assegurar o exercício efetivo desse direito constitucional, proporcionando maior estabilidade e segurança nas relações de trabalho. Ao estabelecer sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo busca incentivar o cumprimento das normas trabalhistas e prevenir práticas que possam comprometer os direitos dos trabalhadores ou prejudicar a eficiência e continuidade das operações portuárias.

Além disso, o reconhecimento da infração administrativa protege a autonomia das entidades sindicais e promove a função social do trabalho, fortalecendo o papel das negociações coletivas na construção de um ambiente de trabalho mais equilibrado e produtivo. A atuação da Agência Reguladora na fixação das sanções administrativas reforça seu papel como garantidora do cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis ao setor portuário.

Por fim, o Parágrafo único contribui para o aprimoramento das relações laborais no âmbito dos portos, promovendo a valorização dos trabalhadores e o respeito aos princípios constitucionais que regem o trabalho, a cidadania e a dignidade humana. Além de reforçar o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

CD253647694400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253647694400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 562/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.562/2025

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD253647694400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253647694400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 563/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.563/2025

63 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUIR Parágrafo Único ao Art.51 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir Parágrafo Único ao Art.51, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 51. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:
[...]

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o arrendatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas de categorias profissionais diferenciada dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único estabelece a obrigatoriedade de os arrendatários e autorizatários formalizarem instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos, bem como renová-los conforme necessário. Essa disposição se alicerça na necessidade de promover relações laborais justas e equilibradas, garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores e a manutenção da harmonia nas operações portuárias.

Ao prever sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo reforça a responsabilidade dos arrendatários e autorizatários em observar as exigências legais, regulamentares e contratuais vinculadas à atividade portuária. A fixação de penalidades pela Agência Reguladora funciona como mecanismo dissuasório, incentivando o cumprimento das normas e evitando conflitos que possam comprometer a eficiência e continuidade das operações.

Além disso, a obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho assegura a previsibilidade e segurança jurídica, ao mesmo tempo em que fomenta o diálogo entre empregadores e entidades representativas. Esse diálogo é essencial para adequar as condições de trabalho às realidades e demandas do setor portuário, contribuindo para a estabilidade das relações laborais e o desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do [cu]mprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas [re]lações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

.....

CD252924014400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252924014400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 563/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.563/2025

CD252924014400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252924014400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 564/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.564/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do caput do Art.11, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“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 social e práticas antissindicais nas relações de trabalho portuário e à ordem econômica e práticas anticoncorrenciais correlatas, nos termos do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da expressão "condutas lesivas à ordem social e práticas antissindicais nas relações de trabalho" no texto do Art. 11 tem como objetivo reforçar o papel regulador da Antaq na proteção dos direitos trabalhistas, em consonância com os fundamentos constitucionais e os princípios norteadores das legislações relacionadas.

CD255240987100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255240987100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 564/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.564/2025

Fundamento Constitucional: Conforme o disposto no Art. 7º da Constituição Federal de 1988, os trabalhadores são titulares de direitos que objetivam a melhoria de sua condição social, abrangendo o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho, além da proteção contra práticas discriminatórias e antissindicais. A inclusão do termo busca assegurar que esses direitos sejam preservados nas relações de trabalho no âmbito portuário, promovendo um ambiente justo e equilibrado.

Adicionalmente, o Art. 170 da Constituição Federal de 1988 estabelece que a ordem econômica deve ser fundamentada na valorização do trabalho humano e deve garantir a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social. A coibição de práticas lesivas à ordem social do trabalho, especialmente as práticas antissindicais, está alinhada com esse princípio, ao proteger os trabalhadores contra abusos que comprometem sua dignidade e bem-estar.

Conexão com a Legislação Setorial: Os portos, enquanto integrantes do Sistema Nacional de Viação, possuem papel estratégico no desenvolvimento social, conforme estabelecido no Art. 4º, III, da Lei nº 10.233/2001. Assim, garantir relações de trabalho equilibradas e livres de práticas antissindicais no âmbito portuário contribui para a promoção do desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional, além de fortalecer a função social dos portos.

A diretriz para os transportes aquaviários e terrestres, conforme o Art. 11, I, da Lei nº 10.233/2001, também destaca que o gerenciamento da infraestrutura e operação desses transportes deve ser regido pelo princípio de promover o desenvolvimento social. Ao prever o combate a condutas lesivas à ordem social e práticas antissindicais, o texto da emenda reforça a vinculação entre a proteção dos direitos dos trabalhadores e os objetivos do desenvolvimento social no setor portuário.

CD255240987100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255240987100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 564/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.564/2025

Integração com a Ordem Econômica: Por fim, as disposições do Art. 36 da Lei nº 12.529/2011, que tratam das práticas anticoncorrenciais e abusos contra a ordem econômica, complementam o escopo de monitoramento da Antaq. A inclusão da expressão proposta amplia a abrangência da fiscalização da Agência Reguladora, promovendo maior equilíbrio nas relações de trabalho e preservando os princípios constitucionais e legais aplicáveis à ordem social e econômica.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD255240987100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255240987100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 565/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.565/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso I do artigo 100, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 100. .....

I – empregados públicos e servidores da autoridade portuária ou administração portuária admitidos na forma do artigo 37, II, da Constituição Federal.

JUSTIFICATIVA

A realização de concurso público para provimento de empregos públicos está devidamente respaldada pelo artigo 37, inciso II, da Constituição Federal de 1988, que estabelece: "A investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração".

CD252248742600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252248742600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 565/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.565/2025

Conforme entendimento consolidado do Supremo Tribunal Federal (STF), as *empresas públicas e sociedades de economia mista, inclusive suas subsidiárias, sujeitam-se à obrigatoriedade de concurso público para contratação de pessoal. Esse entendimento foi reafirmado no julgamento da *Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 2.135*, quando o STF declarou inconstitucional norma que permitia a contratação sem concurso: “As empresas públicas e sociedades de economia mista que explorem atividade econômica estão sujeitas ao princípio do concurso público para admissão de pessoal, nos termos do art. 37, II, da Constituição Federal. (ADI 2.135/DF, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Tribunal Pleno, j. 16.06.2020, DJe 29.10.2020)”

Esse posicionamento reafirma que o regime jurídico dessas entidades, ainda que submetidas a normas de direito privado em alguns aspectos, deve respeitar os princípios constitucionais da Administração Pública, como legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Além disso, a presente iniciativa visa suprir a necessidade de recomposição e/ou ampliação do quadro funcional da entidade, em razão de vacâncias, expansão de atividades ou reestruturação organizacional. A adoção do concurso público garante a seleção objetiva e impessoal de candidatos, conforme os critérios de mérito e competência técnica, assegurando maior eficiência e legitimidade na prestação dos serviços públicos.

Portanto, a abertura de concurso público configura-se não apenas como um imperativo legal e constitucional, mas como medida essencial de governança, controle e transparência administrativa.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD252248742600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252248742600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 566/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.566/2025

64 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe INCLUIR Parágrafo Único ao Art.77 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Incluir Parágrafo Único ao Art.77, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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.

[...]

"Parágrafo único - Constitui infração administrativa a que se sujeita o autorizatário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a este, não firmar instrumento normativo do trabalho com as entidades representativas de categorias diferenciadas dos trabalhadores nos portos ou deixar de renová-lo, devendo a Agência Reguladora fixar o valor da sanção administrativa a ser imposta em caso de descumprimento, sem prejuízo das demais sanções legais."

JUSTIFICATIVA

O Parágrafo único fundamenta-se no direito constitucional à pactuação coletiva das relações de trabalho, consagrado no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, que assegura o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho. Esse dispositivo reforça a importância do diálogo social e da negociação coletiva como instrumentos essenciais para harmonizar interesses entre empregadores e trabalhadores, garantindo condições laborais dignas e justas.

A obrigatoriedade de firmar e renovar instrumentos normativos de trabalho com as entidades representativas dos trabalhadores nos portos visa a assegurar o exercício efetivo desse direito constitucional, proporcionando maior estabilidade e segurança nas relações de trabalho. Ao estabelecer sanções administrativas em caso de descumprimento, o dispositivo busca incentivar o cumprimento das normas trabalhistas e prevenir práticas que possam comprometer os direitos dos trabalhadores ou prejudicar a eficiência e continuidade das operações portuárias.

Além disso, o reconhecimento da infração administrativa protege a autonomia das entidades sindicais e promove a função social do trabalho, fortalecendo o papel das negociações coletivas na construção de um ambiente de trabalho mais ilibrado e produtivo. A atuação da Agência Reguladora na fixação das ções administrativas reforça seu papel como garantidora do cumprimento disposições legais e regulamentares aplicáveis ao setor portuário.

fim, o Parágrafo único contribui para o aprimoramento das relações laborais

CD257093173900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

no âmbito dos portos, promovendo a valorização dos trabalhadores e o respeito aos princípios constitucionais que regem o trabalho, a cidadania e a dignidade humana.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 566/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.566/2025

CD257093173900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257093173900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Por fim, o dispositivo reforça o papel da Agência Reguladora como guardiã do cumprimento das normas e da preservação dos direitos fundamentais nas relações de trabalho, promovendo um ambiente portuário mais justo e eficiente.

.....

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 566/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.566/2025

CD257093173900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257093173900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 567/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.567/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se inciso V ao Art.22, que passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 22. Compete ao CAP:

[...]

"V – Constituir Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do inciso V no Art. 22, que prevê a constituição de um Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, é essencial para a promoção de uma estrutura organizada e eficiente na gestão e desenvolvimento das políticas educacionais voltadas aos trabalhadores portuários.

CD250846456600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250846456600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 567/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.567/2025

A criação desse comitê tem como principal objetivo articular esforços entre as diversas instituições e atores envolvidos no setor portuário, promovendo a integração entre as demandas educacionais e as necessidades do mercado de trabalho. Entre os principais motivos que sustentam sua inserção, destacam-se:

a) Coordenação e Planejamento Estratégico: O comitê atuará como órgão coordenador, assegurando o planejamento estratégico das ações educativas e tecnológicas, alinhadas às exigências do setor portuário e às diretrizes nacionais de educação profissional;

b) Fomento à Qualificação Profissional: Com uma gestão centralizada e participativa, será possível promover a ampliação e a qualificação da oferta de programas educacionais específicos para os trabalhadores portuários, alinhando-os às competências requeridas no mercado;

c) Articulação entre Políticas Públicas: A estruturação do comitê permitirá a integração entre políticas de educação, emprego e renda, garantindo maior eficiência na execução de programas que incentivem o desenvolvimento profissional e tecnológico dos trabalhadores;

d) Participação dos Atores Envolvidos: O comitê possibilitará a participação ativa de representantes das instituições de ensino, sindicatos, entidades empresariais e outros atores sociais, promovendo a construção coletiva de soluções que atendam às especificidades do setor portuário;

e) Promoção da Inovação e Tecnologias: O foco do comitê também inclui o incentivo à adoção de tecnologias e metodologias inovadoras no processo de qualificação profissional, preparando os trabalhadores para os desafios e avanços do mercado globalizado.

A constituição do Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos representa, portanto, um marco na estruturação de um modelo educacional eficiente, inclusivo e articulado com as demandas contemporâneas, garantindo melhores oportunidades de

CD250846456600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250846456600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 567/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.567/2025

desenvolvimento profissional e melhores condições de trabalho para os trabalhadores portuários.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250846456600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250846456600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

C

CÂMARA DOS

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 568/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.568/2025

65 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o caput do Art.11 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do caput do Art.11, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 social e práticas antissindicais nas relações de trabalho portuário e à ordem econômica e práticas anticoncorrenciais correlatas, nos termos do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011."

JUSTIFICATIVA

A inclusão da expressão "condutas lesivas à ordem social e práticas antissindicais nas relações de trabalho" no texto do Art. 11 tem como objetivo reforçar o papel regulador da Antaq na proteção dos direitos trabalhistas, em consonância com os fundamentos constitucionais e os princípios norteadores das legislações relacionadas.

Fundamento Constitucional: Conforme o disposto no Art. 7º da Constituição Federal de 1988, os trabalhadores são titulares de direitos que objetivam a melhoria de sua condição social, abrangendo o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho, além da proteção contra práticas discriminatórias e antissindicais. A inclusão do termo busca assegurar que esses direitos sejam preservados nas relações de trabalho no âmbito portuário, promovendo um ambiente justo e equilibrado.

Adicionalmente, o Art. 170 da Constituição Federal de 1988 estabelece que a ordem econômica deve ser fundamentada na valorização do trabalho humano e deve garantir a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social. A coibição de práticas lesivas à ordem social do trabalho, especialmente as práticas antissindicais, está alinhada com esse princípio, ao proteger os trabalhadores contra abusos que comprometem sua dignidade e bem-estar.

Conexão com a Legislação Setorial: Os portos, enquanto integrantes do Sistema Nacional de Viação, possuem papel estratégico no desenvolvimento social, conforme estabelecido no Art. 4º, III, da Lei nº 10.233/2001. Assim, garantir relações de trabalho equilibradas e livres de práticas antissindicais no âmbito portuário contribui para a promoção do desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional, além de fortalecer a função social dos portos.

A diretriz para os transportes aquaviários e terrestres, conforme o Art. 11, I, da nº 10.233/2001, também destaca que o gerenciamento da infraestrutura e ração desses transportes deve ser regido pelo princípio de promover o envolvimento social. Ao prever o combate a condutas lesivas à ordem social ráticas antissindicais, o texto da emenda reforça a vinculação entre a

CD253713462200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253713462200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Veras e outros

proteção dos direitos dos trabalhadores e os objetivos do desenvolvimento social no setor portuário.

Integração com a Ordem Econômica: Por fim, as disposições do Art. 36 da Lei nº 12.529/2011, que tratam das práticas anticoncorrenciais e abusos contra a ordem econômica, complementam o escopo de monitoramento da Antaq. A inclusão da expressão

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 568/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.568/2025

CD253713462200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253713462200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

proposta amplia a abrangência da fiscalização da Agência Reguladora, promovendo maior equilíbrio nas relações de trabalho e preservando os princípios constitucionais e legais aplicáveis à ordem social e econômica.

.....

Sala da Comissão,.....117.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 568/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.568/2025

CD253713462200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253713462200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 569/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.569/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprime-se o parágrafo único do Art. 98.

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.

JUSTIFICAÇÃO

A supressão do parágrafo único, que determina a compatibilidade do plano diretor municipal com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto público e com a área autorizada do porto privado, revela clara inconstitucionalidade frente aos arts. 182 e 183 da Constituição Federal. Esses dispositivos asseguram o direito dos Municípios à gestão autônoma do planejamento urbano, por meio do seu plano diretor, instrumento essencial para a ordenação e o desenvolvimento local de forma abrangente, sem subordinação a interesses setoriais específicos.

Ao impor que o planejamento municipal se adeque ao plano portuário, o referido parágrafo único transforma o plano diretor em um

CD250552357800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250552357800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 569/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.569/2025

dispositivo acessório, subordinado a interesses exclusivamente ligados à atividade portuária. Essa imposição provoca uma desterritorialização da competência municipal, restringindo o poder de legislar sobre o uso do solo e de planejar o desenvolvimento urbano em sua plenitude. Essa limitação interfere diretamente na autonomia dos Municípios, que devem ser livres para articular e conciliar seus objetivos de desenvolvimento urbano de acordo com as peculiaridades e demandas locais.

Assim, a manutenção do dispositivo afronta os princípios constitucionais da autonomia municipal e do planejamento urbano integral, previstos nos arts. 182 e 183 da CF/88, ao vincular o plano diretor a um único setor, em detrimento de uma visão ampla e plural de políticas urbanas. Essa subordinação inviabiliza a aplicação plena da política urbana, restringindo os instrumentos de gestão do espaço e comprometendo a eficácia do ordenamento territorial.

Diante do exposto, a supressão do parágrafo único é medida necessária para preservar a autonomia e o caráter amplo do planejamento municipal, garantindo que o plano diretor continue a refletir os interesses e prioridades da coletividade, conforme estabelecido pela Constituição Federal.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250552357800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250552357800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 570/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.570/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

66 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe inciso INCLUIR no Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Inclua-se inciso V no Art.22, que passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 22. Compete ao CAP:
[...]

"V – Constituir Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos."

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso V no Art. 22, que prevê a constituição de um Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos, é essencial para a promoção de uma estrutura organizada e eficiente na gestão e desenvolvimento das políticas educacionais voltadas aos trabalhadores portuários.

A criação desse comitê tem como principal objetivo articular esforços entre as diversas instituições e atores envolvidos no setor portuário, promovendo a integração entre as demandas educacionais e as necessidades do mercado de trabalho. Entre os principais motivos que sustentam sua inserção, destacam-se:

a) Coordenação e Planejamento Estratégico: O comitê atuará como órgão coordenador, assegurando o planejamento estratégico das ações educativas e tecnológicas, alinhadas às exigências do setor portuário e às diretrizes nacionais de educação profissional;
b) Fomento à Qualificação Profissional: Com uma gestão centralizada e participativa, será possível promover a ampliação e a qualificação da oferta de programas educacionais específicos para os trabalhadores portuários, alinhando-os às competências requeridas no mercado;
c) Articulação entre Políticas Públicas: A estruturação do comitê permitirá a integração entre políticas de educação, emprego e renda, garantindo maior eficiência na execução de programas que incentivem o desenvolvimento profissional e tecnológico dos trabalhadores;
d) Participação dos Atores Envolvidos: O comitê possibilitará a participação ativa de representantes das instituições de ensino, sindicatos, entidades empresariais e outros atores sociais, promovendo a construção coletiva de soluções que atendam às especificidades do setor portuário;
e) Promoção da Inovação e Tecnologias: O foco do comitê também inclui o incentivo à adoção de tecnologias e metodologias inovadoras no processo de qualificação profissional, preparando os trabalhadores para os desafios e avanços do mercado globalizado.

A constituição do Comitê Gestor da Educação Profissional e Tecnológica

CD257953029900
Para verificar as assinaturas, acesse http://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257953029900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

dos Trabalhadores nos Portos representa, portanto, um marco na estruturação de um modelo educacional eficiente, inclusivo e articulado com as demandas contemporâneas, garantindo melhores oportunidades de desenvolvimento profissional e melhores condições de trabalho para os trabalhadores portuários.

.....

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 570/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.570/2025

CD257953029900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257953029900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 571/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.571/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o inciso XXXIII do Art. 6º, com o seguinte teor:

XXXIII - Integração Porto-Cidade: conjunto de políticas, planos e ações de integração e de cooperação mútua do porto e do município, com a participação da iniciativa privada e dos demais setores da sociedade representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento portuário geradores de impacto no tecido urbano.

JUSTIFICAÇÃO

A adoção do conceito de Integração Porto-Cidade tem como finalidade estabelecer um conjunto articulado de políticas, planos e ações que

CD256690666100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256690666100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 571/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.571/2025

promovam a cooperação mútua entre o porto e o município, com o envolvimento da iniciativa privada e dos diversos setores da sociedade. Essa integração fundamenta-se nas diretrizes gerais do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que enfatiza a importância da ordenação e do controle do uso do solo para o desenvolvimento urbano sustentável e para a convivência harmoniosa entre os diferentes setores que compõem o tecido urbano.

Do ponto de vista do ordenamento territorial, o Estatuto da Cidade preconiza a necessidade de um planejamento urbano que evite o surgimento desordenado de empreendimentos e atividades que possam atuar como polos geradores de tráfego. Assim, é imprescindível que tais atividades sejam implantadas somente quando houver a previsão e a implementação de uma infraestrutura compatível, de modo a prevenir congestionamentos e a sobrecarga dos sistemas viários. Essa abordagem também busca mitigar os impactos decorrentes da poluição e da degradação ambiental, assegurando que o crescimento urbano e o desenvolvimento portuário não comprometam a qualidade de vida dos cidadãos.

Além disso, a previsão de mecanismos democráticos de gestão, com a participação ativa da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, é elemento central na formulação, execução e acompanhamento dos planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. Essa participação efetiva assegura a transparência e a corresponsabilidade na tomada de decisões, contribuindo para a prevenção de riscos de desastres e para a promoção de um ambiente urbano seguro e resiliente.

Portanto, a justificativa para o inciso XXXIII – Integração Porto-Cidade repousa na necessidade de se estabelecer uma gestão integrada que alinhe o desenvolvimento portuário com os preceitos do planejamento urbano previsto no Estatuto da Cidade. Dessa forma, busca-se evitar a instalação de atividades sem infraestrutura adequada, reduzir os impactos negativos sobre a

CD256690666100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256690666100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 571/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.571/2025

mobilidade e o meio ambiente, e garantir a segurança e a qualidade de vida da população, sempre através de uma gestão democrática e participativa.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256690666100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256690666100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 572/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.572/2025

67 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR o parágrafo único do Art.98 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, asatividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir o parágrafo único do Art. 98

~~*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.*~~

JUSTIFICATIVA

A supressão do parágrafo único, que determina a compatibilidade do plano diretor municipal com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto público e com a área autorizada do porto privado, revela clara inconstitucionalidade frente aos arts. 182 e 183 da Constituição Federal. Esses dispositivos asseguram o direito dos Municípios à gestão autônoma do planejamento urbano, por meio do seu plano diretor, instrumento essencial para a ordenação e o desenvolvimento local de forma abrangente, sem subordinação a interesses setoriais específicos.

Ao impor que o planejamento municipal se adeque ao plano portuário, o referido parágrafo único transforma o plano diretor em um dispositivo acessório, subordinado a interesses exclusivamente ligados à atividade portuária. Essa imposição provoca uma desterritorialização da competência municipal, restringindo o poder de legislar sobre o uso do solo e de planejar o desenvolvimento urbano em sua plenitude. Essa limitação interfere diretamente na autonomia dos Municípios, que devem ser livres para articular e conciliar seus objetivos de desenvolvimento urbano de acordo com as peculiaridades e demandas locais.

Assim, a manutenção do dispositivo afronta os princípios constitucionais da autonomia municipal e do planejamento urbano integral, previstos nos arts. 182 e 183 da CF/88, ao vincular o plano diretor a um único setor, em detrimento de uma visão ampla e plural de políticas urbanas. Essa subordinação inviabiliza a aplicação plena da política urbana, restringindo os instrumentos de gestão do espaço e comprometendo a eficácia do ordenamento territorial.

Diante do exposto, a supressão do parágrafo único é medida necessária para preservar a autonomia e o caráter amplo do planejamento municipal, garantindo que o plano diretor continue a refletir os interesses e prioridades da coletividade, conforme estabelecido pela Constituição Federal.

.....

Sala da Comissão, ...

CD256660172000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256660172000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 573/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.573/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprime-se o inciso XII do artigo 7º do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 7º .....

"XII – conceder portos públicos".

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

CD259350935100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259350935100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 573/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.573/2025

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.

- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD259350935100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259350935100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 574/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.574/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso VII do artigo 13, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 13 .....

VII – planejar e executar as dragagens de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto, com observância ao Plano Nacional de Dragagem.

JUSTIFICAÇÃO

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e a gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

CD250318038900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250318038900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 574/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.574/2025

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250318038900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250318038900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 575/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.575/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprime-se o inciso XI do artigo 7º do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 7º .....

"XI - autorizar a concessão de canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários".

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na

CD254951704200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254951704200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 575/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.575/2025

regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254951704200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254951704200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 576/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.576/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do § 1º do artigo 19 do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 19. .....

§ 1º A indicação do representante dos trabalhadores a que alude o caput deste artigo será feita pelo bloco dos trabalhadores do conselho de autoridade portuária (CAP).

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à

CD250440911900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250440911900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 576/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.576/2025

participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.

Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a *ADI 1.940*, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

O STF também se posicionou, em decisões como a *ADI 4.679*, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de

CD250440911900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250440911900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 576/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.576/2025

que a participação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.

Portanto, a prática dos sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250440911900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250440911900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 577/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.577/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o caput do art. 49, do PL 733/2025, que passa a vigorar com o seguinte teor:

“Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 48 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda de redação tem por objetivo corrigir erro formal de citação no texto do Art. 49, o qual, ao mencionar 'o contrato de concessão a que se refere o art. 49 desta Lei', apresenta um equívoco ao repetir a referência ao próprio artigo. A correção visa adequar a redação, eliminando a redundância e assegurando a clareza normativa, promovendo maior precisão jurídica e textual no dispositivo legal. Essa medida é

CD257372721200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257372721200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 577/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.577/2025

fundamental para evitar interpretações ambíguas e garantir a coesão da norma, em consonância com os princípios de boa técnica legislativa.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257372721200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257372721200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 14:33:13.640 - PL073325
EMC 578/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.578/2025

96 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe MODIFICAR o §2º do texto do Art.11, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o §2º do Art.11, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§ 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, quando necessária à instrução do processo, consultar outros órgãos ou entidades administrativas isoladamente ou em reunião conjunta, com a participação de titulares ou representantes dos órgãos competentes, lavrando-se a respectiva ata, a ser juntada aos autos no prazo máximo de 90 (noventa) dias.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Conforme o Art. 35 da Lei nº 9.784/1999, que disciplina o processo administrativo na administração federal, os atos praticados devem observar os princípios da eficiência, da razoabilidade e da segurança jurídica. O emprego da palavra "consultar" traz um caráter meramente facultativo ou orientador, fragilizando a atuação do órgão de defesa da concorrência (Cade) frente à ANTAQ, pois não impõe, de forma obrigatória, a integração dos demais entes ou órgãos competentes à instrução do processo.

A supressão desse termo e sua substituição por uma previsão que determine a realização, quando necessária para a instrução processual, de audiência conjunta – com a participação efetiva dos titulares ou de seus representantes e a lavratura de ata a ser juntada aos autos em prazo máximo de 90 dias – visam:

1. Fortalecer a Efetividade do Procedimento: A adoção de uma reunião conjunta torna obrigatória a participação dos órgãos e entidades envolvidos, eliminando a ambiguidade inerente à simples "consulta" e garantindo que todos os elementos probatórios e técnicos sejam colhidos de forma integrada.

2. Assegurar a Segurança Jurídica: Ao substituir o procedimento consultivo por um mecanismo vinculante, reafirma-se o cumprimento rigoroso dos trâmites administrativos, conforme o preceito do Art. 35 da Lei nº 9.784/1999, proporcionando maior transparência e consistência aos atos praticados pelo Cade.

vitar Atrasos e Incertezas na Instrução do Processo: A obrigatoriedade de iência conjunta, com a respectiva lavratura de ata em prazo determinado, ede que o processo fique sujeito à mera deliberação eventual de outros

CD255071607800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255071607800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:33:13.640 - PL073325
EMC 578/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.578/2025

órgãos, o que pode comprometer a celeridade e a eficácia da tomada de decisão.

4. Reforçar a Autonomia do Cade: A alteração reforça o posicionamento do Cade como órgão de defesa da concorrência, conferindo-lhe prerrogativas que transcendam a mera

CD255071607800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255071607800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:33:13.640 - PL073325
EMC 578/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.578/2025

orientação consultiva, de forma a garantir que sua atuação não seja prejudicada por entraves procedimentais que possam desviar o caráter decisório e integrador do processo.

Dessa forma, a supressão da palavra "consultar" e sua substituição pelo procedimento de audiência conjunta, com a devida formalização e prazo fixo para a juntada da ata aos autos, demonstram-se medidas indispensáveis para o aprimoramento e fortalecimento do sistema administrativo aplicado ao controle do exercício abusivo nos serviços portuários.

.

.....

..... Sala das Sessões,

.....

CD255071607800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255071607800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 579/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.579/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do §2º do artigo 20, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. .....

§ 2º O CAP é de caráter deliberativo da autoridade portuária."

JUSTIFICAÇÃO

A adoção de natureza deliberativa pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) fundamenta-se na necessidade de fortalecimento da governança participativa e no aprimoramento da eficiência administrativa dos portos organizados. O CAP, enquanto órgão colegiado, é composto por representantes do poder público, da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e da sociedade civil, o que lhe confere legitimidade e pluralidade decisória.

CD257132784100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257132784100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 579/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.579/2025

A função deliberativa assegura ao CAP a prerrogativa de tomar decisões vinculativas no âmbito de sua competência, especialmente em matérias relacionadas à gestão portuária, planejamento estratégico, definição de prioridades de investimentos, regulação de tarifas, e diretrizes operacionais. Tal configuração permite maior alinhamento entre os interesses públicos e privados, promovendo decisões mais equilibradas, transparentes e eficientes.

Sob a ótica da governança pública, a atuação deliberativa do CAP contribui para o controle social e institucional das administrações portuárias, garantindo a observância dos princípios da legalidade, eficiência, transparência e participação previstos na Constituição Federal e na legislação infraconstitucional, como a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).

Portanto, conferir ao CAP natureza deliberativa é medida essencial à consolidação de um modelo de gestão portuária moderna, descentralizada e comprometida com o interesse público e com a competitividade do setor portuário nacional.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257132784100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257132784100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 580/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.580/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso II do Art. 51, que passa a vigorar com o seguinte teor:

II - ao modo, a forma e as condições para a exploração do porto privado ou da instalação portuária pela iniciativa privada, contemplando critérios, indicadores — com destaque para o indicador de acidentes do trabalho portuário —, fórmulas e parâmetros que estabeleçam a qualidade da atividade prestada, assegurando a adoção das melhores práticas de segurança e eficiência operacional.

JUSTIFICAÇÃO

A modificação do texto com inclusão do inciso II, com a adição de critérios, indicadores — especialmente o indicador de acidentes do trabalho portuário —, fórmulas e parâmetros que definam a qualidade das atividades prestadas, é justificada pela necessidade de aprimorar a segurança, a

CD259250540500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259250540500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 580/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.580/2025

eficiência e a qualidade das operações realizadas nas instalações portuárias pela iniciativa privada.

O setor portuário é reconhecido por sua complexidade e pelos altos níveis de risco envolvidos, conforme demonstram os indicadores de acidentes de trabalho frequentemente registrados. Assim, a previsão de mecanismos que possibilitem o monitoramento detalhado das condições operacionais e de segurança é fundamental para criar um ambiente de trabalho mais protegido e produtivo.

Além disso, o estabelecimento de tais critérios e indicadores promove maior transparência, permitindo a avaliação contínua das práticas e incentivando a adoção de melhorias. Essa diretriz contribui para o alinhamento com as melhores práticas internacionais, reforçando a competitividade dos portos brasileiros e garantindo que as atividades sejam realizadas de forma sustentável e eficiente, em especial, nos aspectos do ambiente e segurança do trabalho, alinhadas aos interesses econômicos e sociais do País.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD259250540500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259250540500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 581/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.581/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprime-se o inciso IX do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 13 .....

"IX – conceder, facultativamente, canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários nos limites do porto organizado, nos termos da regulamentação da Antaq";

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da *proteção social* e da *promoção do

CD256228276800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256228276800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 581/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.581/2025

bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD256228276800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256228276800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 582/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.582/2025

68 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do inciso XXIII do Art.6º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda MODIFICATIVA do inciso XXXIII passa a vigorar com o seguinte teor:

XXXIII - Integração Porto-Cidade: conjunto de políticas, planos e ações de integração e de cooperação mútua do porto e do município, com a participação da iniciativa privada e dos demais setores da sociedade representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento portuário geradores de impacto no tecido urbano.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A adoção do conceito de Integração Porto-Cidade tem como finalidade estabelecer um conjunto articulado de políticas, planos e ações que promovam a cooperação mútua entre o porto e o município, com o envolvimento da iniciativa privada e dos diversos setores da sociedade. Essa integração fundamenta-se nas diretrizes gerais do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que enfatiza a importância da ordenação e do controle do uso do solo para o desenvolvimento urbano sustentável e para a convivência harmoniosa entre os diferentes setores que compõem o tecido urbano.

Do ponto de vista do ordenamento territorial, o Estatuto da Cidade preconiza a necessidade de um planejamento urbano que evite o surgimento desordenado de empreendimentos e atividades que possam atuar como polos geradores de tráfego. Assim, é imprescindível que tais atividades sejam implantadas somente quando houver a previsão e a implementação de uma infraestrutura compatível, de modo a prevenir congestionamentos e a sobrecarga dos sistemas viários. Essa abordagem também busca mitigar os impactos decorrentes da poluição e da degradação ambiental, assegurando que o crescimento urbano e o desenvolvimento portuário não comprometam a qualidade de vida dos cidadãos.

Além disso, a previsão de mecanismos democráticos de gestão, com a participação ativa da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, é elemento central na formulação, execução e acompanhamento dos planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. Essa participação efetiva assegura a transparência e a corresponsabilidade na tomada de decisões, contribuindo para a prevenção de riscos de desastres e para a promoção de um ambiente urbano seguro e resiliente.

Portanto, a justificativa para o inciso XXXIII – Integração Porto-Cidade repousa na necessidade de se estabelecer uma gestão integrada que alinhe o desenvolvimento portuário com os preceitos do planejamento urbano previsto no Estatuto da Cidade. Dessa forma, busca-se evitar a instalação de atividades sem infraestrutura adequada, reduzir os impactos negativos sobre a mobilidade e o meio ambiente, e garantir a segurança e a qualidade de vida da população,

CD257890683900

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade-assinatura/CD257890683900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

sempre através de uma gestão democrática e participativa.

.....

Sala das Sessões, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 582/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.582/2025

CD257890683900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257890683900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 21/08/2025 15:04:13.073 - PL073325
EMC 583/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.583/2025

69- EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modifica-se o texto do inciso VII do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 13 .....

VII – planejar e executar as dragagens de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto, com observância ao Plano Nacional de Dragagem.

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e a gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da

proteção social e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

.....

..... Sala da Comissão

.....

CD252207842400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252207842400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 10:43:08.337 - PL073325
EMC 584/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.584/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputado Luiz Gastão (PSD/CE)

EMENDA AO PL 733/2025

Emenda modificativa do art. 27 do 733/2025, que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

O art. 27 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 27. As atividades do operador portuário em áreas do porto público estão sujeitas às normas propostas pela autoridade portuária e homologadas pelo Conselho de Administração Portuária.

§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar."

JUSTIFICAÇÃO

O Conselho de Administração Portuária (CAP), conforme art. 20 do PL 733/2025, tem representação de diversos blocos que atuam nas atividades portuárias: representantes do poder público, representantes das operações portuárias privadas, representantes dos trabalhadores e representantes dos usuários, o que o torna um órgão democrático e de relevância ímpar no setor, sendo o ambiente adequado para as discussões sobre as normas editadas pela Autoridade Portuária.

CD254508291500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254508291500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

Apresentação: 14/08/2025 10:43:08.337 - PL073325
EMC 584/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.584/2025

Desse modo, as alterações propostas na presente emenda têm por objetivo compatibilizar a redação mencionada à importância do CAP para o setor.

Por essas razões, peço ajuda de meus pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado LUIS GASTÃO (PSD/CE)

CD254508291500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254508291500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 585/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.585/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso VI do Art. 51, que passa a vigorar com o seguinte teor:

"VI - aos direitos, às garantias e às obrigações do contratante e do contratado, em especial, quanto à pactuação, por este, de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos das categorias diferenciadas dos trabalhadores nos portos."

JUSTIFICAÇÃO

A modificação do texto do inciso VI, que trata dos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, com ênfase na pactuação de instrumento normativo do trabalho portuário com os sindicatos representativos dos trabalhadores nos portos, é essencial para assegurar o equilíbrio nas relações de trabalho e a proteção dos interesses de todas as partes envolvidas.

CD258747413400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258747413400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 585/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.585/2025

O trabalho portuário, por sua natureza estratégica e essencial, exige condições claras e justas que resguardem tanto os direitos dos trabalhadores quanto a previsibilidade e segurança jurídica para os contratantes. A participação ativa dos sindicatos na pactuação de instrumentos normativos fortalece o diálogo social e promove a construção de condições de trabalho adequadas, respeitando as especificidades das atividades desenvolvidas nos portos.

Além disso, essa previsão normativa contribui para a redução de conflitos trabalhistas e para a harmonização das relações no setor, garantindo um ambiente mais produtivo, seguro e sustentável. Dessa forma, o inciso alinha-se às melhores práticas de governança trabalhista e aos objetivos de desenvolvimento do setor portuário.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD258747413400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258747413400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 586/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.586/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprime-se o inciso XXIX do artigo 13 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 13 .....

" XXIX – realizar, facultativamente, a terceirização da administração de unidades do porto".

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

CD257023268100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257023268100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 586/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.586/2025

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização, uma vez que a lógica dos empresários é auferir lucro, ao passo que o poder público busca apenas manter e ampliar as condições estruturais a bem de toda a sociedade.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.

- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

CD257023268100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257023268100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 586/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.586/2025

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD257023268100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257023268100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

C

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/02/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 587/2025 PL 733/2025 => PL 733/2025
EMC n.587/2025

70 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do § 1º do artigo 19 do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 19. .....

§ 1º A indicação do representante dos trabalhadores a que alude o *caput* deste artigo será feita pelo bloco dos trabalhadores do conselho de autoridade portuária (CAP).

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.

Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a *ADI 1.940*, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

O STF também se posicionou, em decisões como a *ADI 4.679*, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a participação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.

Portanto, a prática dos sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões

CD258165638000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258165638000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

.....

..... Sala da

Comissão .....

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 587/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.587/2025

CD258165638000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258165638000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 27/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 588/2025 => PL 733/2025
EMC n.588/2025

71 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do §2º do artigo 20 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. .....

§ 2º O CAP é de caráter deliberativo da autoridade portuária.

JUSTIFICATIVA

A adoção de natureza deliberativa pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) fundamenta-se na necessidade de fortalecimento da governança participativa e no aprimoramento da eficiência administrativa dos portos organizados. O CAP, enquanto órgão colegiado, é composto por representantes do poder público, da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e da sociedade civil, o que lhe confere legitimidade e pluralidade decisória.

A função deliberativa assegura ao CAP a prerrogativa de tomar decisões vinculativas no âmbito de sua competência, especialmente em matérias relacionadas à gestão portuária, planejamento estratégico, definição de prioridades de investimentos, regulação de tarifas, e diretrizes operacionais. Tal configuração permite maior alinhamento entre os interesses públicos e privados, promovendo decisões mais equilibradas, transparentes e eficientes.

Sob a ótica da governança pública, a atuação deliberativa do CAP contribui para o controle social e institucional das administrações portuárias, garantindo a observância dos princípios da legalidade, eficiência, transparência e participação previstos na Constituição Federal e na legislação infraconstitucional, como a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).

Portanto, conferir ao CAP natureza deliberativa é medida essencial à consolidação de um modelo de gestão portuária moderna, descentralizada e comprometida com o interesse público e com a competitividade do setor portuário nacional.

.....
..... Sala da Comissão
.....

CD251340145800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251340145800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 589/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.589/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprime-se o § 2º artigo 19 do Projeto de Lei nº 733/2025.

"Art. 19. .....

§ 2º O representante dos empregados está sujeito a todos os critérios e exigências para o cargo de conselheiro de administração previsto em lei e no estatuto da respectiva empresa".

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.

CD253593857000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253593857000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 589/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.589/2025

Não por outra razão, o legislador definiu o artigo 10 da Constituição Federal, com a seguinte redação: “É assegurada a participação dos trabalhadores e empregados nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação”.

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.

Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a *ADI 1.940*, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

O STF também se posicionou, em decisões como a *ADI 4.679*, sobre a relevância da participação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e sociedades de economia mista, especialmente em cargos de administração e fiscalização, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

CD253593857000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253593857000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 589/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.589/2025

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a participação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.

Portanto, a prática de os sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD253593857000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253593857000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PLO73325
EMC 590/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.590/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprime-se o texto do §1º do artigo 20 do Projeto de Lei nº 733/2025,

"Art. 20. .....

§ 1º Quando o porto público integrar um complexo portuário, o CAP será do complexo portuário.

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

CD256074338500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256074338500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 590/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.590/2025

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.

- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

CD256074338500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256074338500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 590/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.590/2025

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256074338500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256074338500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 591/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.591/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do caput do Art. 78, que passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 78. Os investimentos realizados nos portos privados, bem como nos seus acessos aquaviários e terrestres, correrão por conta e risco exclusivo do autorizatário e independentemente de autorização da Antaq.

JUSTIFICAÇÃO

A previsão contida no Art. 78, que estabelece que os investimentos realizados nos portos privados, bem como nos acessos aquaviários e terrestres, correrão por conta e risco exclusivo do autorizatário e independem de autorização da Antaq, justifica-se pela necessidade de garantir maior autonomia e celeridade às operações do setor privado. Essa disposição reforça o princípio da livre iniciativa, promovendo um ambiente regulatório mais dinâmico e menos burocrático, capaz de atrair novos investimentos para o setor portuário.

CD258706120300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258706120300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 591/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.591/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

Ao desonerar a intervenção estatal na aprovação desses investimentos, busca-se estimular a modernização da infraestrutura portuária e de seus acessos, criando condições favoráveis para o aumento da eficiência logística e a competitividade do setor. Contudo, a responsabilidade integral do autorizatário assegura que eventuais riscos financeiros e operacionais decorrentes dos investimentos sejam gerenciados diretamente por quem realiza as operações, preservando o equilíbrio entre os interesses públicos e privados.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD258706120300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258706120300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 27/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 592/2025 => PL 733/2025
EMC n.592/2025

72 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do artigo 21, III, "c" do Projeto de Lei nº 733/2025, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21.

.....

III .....

c) dois representantes dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício na autoridade portuária ou administração portuária local.

JUSTIFICATIVA

A composição paritária do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é fundamental para garantir uma governança equilibrada, transparente e democrática na gestão dos portos organizados. A paridade assegura a representação equitativa entre os trabalhadores portuários.

Esse modelo promove a participação ativa e igualitária dos diversos atores interessados nas decisões estratégicas e operacionais que impactam diretamente o desenvolvimento do porto, o ambiente de negócios e a competitividade logística. Além disso, favorece o diálogo, o consenso e a corresponsabilidade na definição de políticas, projetos e investimentos, contribuindo para a eficiência, sustentabilidade e desenvolvimento regional.

A paridade também fortalece o controle social e a legitimidade das decisões do CAP, ao evitar a predominância de interesses específicos em detrimento do interesse coletivo. Trata-se, portanto, de um princípio que reflete o espírito colaborativo necessário para o bom funcionamento do sistema portuário nacional.

.....

..... Sala da Comissão .....

CD251367189900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251367189900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 14:05:05.913 - PL073325
EMC 593/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.593/2025

95 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe ADITAR o Inciso VI ao texto Art.22, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar o inciso VI ao texto do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VI – Deliberar sobre voto de desconfiança de diretor da Autoridade Portuária quando evidenciados indícios e fundamentadas razões que indiquem incompatibilidade de conduta ou desempenho com os interesses estratégicos e administrativos da instituição, cuja proposição deve ser motivada por relatório circunstanciado dos fatos e das razões que justificam a medida, demonstrando indícios de descumprimento dos deveres inerentes ao cargo, garantido o exercício do contraditório e da ampla defesa."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do inciso "VII" visa consolidar os mecanismos de controle e a transparência na Administração da Autoridade Portuária, reforçando os princípios de boa governança e responsabilização dos gestores. Ao facultar a deliberação sobre o voto de desconfiança do Diretor da Autoridade Portuária, quando existentes indícios e fundamentadas razões que indiquem incompatibilidade de conduta ou desempenho com os interesses estratégicos e administrativos da Instituição, assegura-se que a gestão executiva permaneça alinhada com os objetivos institucionais e que qualquer desvio de conduta ou ineficiência seja prontamente identificado e corrigido.

Esta medida confere ao órgão deliberativo a prerrogativa de avaliar e, quando necessário, tomar providências em situações de possível inadequação do desempenho do Diretor, garantindo que a continuidade administrativa esteja subordinada a padrões de excelência, transparência e eficiência. Assim, o voto de desconfiança atua como um instrumento de verificação e, subsidiariamente, como um mecanismo corretivo, que reflete a confiança e o rigor na condução das políticas e operações da Autoridade Portuária.

Além disso, tal dispositivo reforça a responsabilidade dos dirigentes, estabelecendo que sua permanência no comando depende não só dos resultados operacionais, mas também de uma conduta compatível com os interesses estratégicos e a boa gestão administrativa da Instituição. Dessa forma, o inciso "VII" não só contribui para a proteção do patrimônio público e a consolidação de um ambiente de gestão ética, mas também promove a confiança dos usuários e demais stakeholders na governança da Autoridade Portuária.

CD251560066600

plicação deste dispositivo assegura, portanto, a integridade do processo isório e o respeito às melhores práticas de administração pública, figurando-se como uma ferramenta essencial para o aprimoramento

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251560066600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

contínuo da gestão e para o fortalecimento institucional.

.....

..... Sala das Sessões,

.....

Apresentação: 13/08/2025 14:05:05.913 - PLO73325
EMC 593/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.593/2025

CD251560066600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251560066600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 594/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.594/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso I, do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 22. Compete ao CAP:

[..]

I – ser ouvido obrigatoriamente e emitindo parecer vinculante sobre:”

JUSTIFICAÇÃO

A modificação do dispositivo que torna obrigatória a emissão de parecer vinculante pelo Conselho de Autoridade Portuária fundamenta-se no disposto no artigo 42 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Tal medida visa garantir maior inserção e vinculação dos Conselhos de Autoridade Portuária no processo decisório das Autoridades Portuárias, promovendo a efetiva

CD253670450500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253670450500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 594/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.594/2025

contribuição desse órgão consultivo nas questões estratégicas e operacionais dos portos.

De acordo com o mencionado artigo, quando o parecer de um órgão consultivo for obrigatório, ele deverá ser emitido em um prazo razoável, a fim de não comprometer a tramitação dos processos. Além disso, a vinculação ao parecer estabelece maior segurança jurídica nas decisões administrativas, assegurando a harmonização entre os interesses regionais e as diretrizes das políticas públicas portuárias.

Dessa forma, o inciso proposto fortalece o papel do Conselho como ator central no planejamento e desenvolvimento das atividades portuárias, contribuindo para a legitimidade e transparência nas deliberações das Autoridades Portuárias. Sua implementação reforça o compromisso com a eficiência administrativa e com os princípios que regem a atuação da Administração Pública, como legalidade, publicidade e responsabilidade.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD253670450500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253670450500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 27/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 595/2025 => PL 733/2025
EMC n.595/2025

73 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do inciso I do artigo 100 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 100. .....

I – empregados públicos e servidores da autoridade portuária ou administração portuária admitidos na forma do artigo 37, II, da Constituição Federal.

JUSTIFICATIVA

A realização de concurso público para provimento de empregos públicos está devidamente respaldada pelo artigo 37, inciso II, da Constituição Federal de 1988, que estabelece: "***A investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração".***

Conforme entendimento consolidado do Supremo Tribunal Federal (STF), as *empresas públicas e sociedades de economia mista, inclusive suas subsidiárias, sujeitam-se à obrigatoriedade de concurso público para contratação de pessoal. Esse entendimento foi reafirmado no julgamento da

Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 2.135, quando o STF declarou inconstitucional norma que permitia a contratação sem concurso: "***As empresas públicas e sociedades de economia mista que explorem atividade econômica estão sujeitas ao princípio do concurso público para admissão de pessoal, nos termos do art. 37, II, da Constituição Federal. (ADI 2.135/DF, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Tribunal Pleno, j. 16.06.2020, DJe 29.10.2020)"***

Esse posicionamento reafirma que o regime jurídico dessas entidades, ainda que submetidas a normas de direito privado em alguns aspectos, deve respeitar os princípios constitucionais da Administração Pública, como legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Além disso, a presente iniciativa visa suprir a necessidade de recomposição e/ou ampliação do quadro funcional da entidade, em razão de vacâncias, expansão de atividades ou reestruturação organizacional. A adoção do concurso público garante a seleção objetiva e impessoal de candidatos, conforme os critérios de mérito e competência técnica, assegurando maior eficiência e legitimidade na prestação dos serviços públicos.

Portanto, a abertura de concurso público configura-se não apenas como um imperativo legal e constitucional, mas como medida essencial de governança, controle e transparência administrativa.

.....

..... Sala da Comissão

CD255464260400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255464260400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

.....

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 595/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.595/2025

CD255464260400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255464260400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 30/09/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 596/2025 => PL 733/2025
EMC n.596/2025

74 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprime-se o inciso XII do artigo 7º do Projeto de Lei nº

733/2025. "Art. 7º .....

~~"XII – conceder portos públicos".~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

CD252296347600

.....

..... Sala da Comissão

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252296347600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

.....

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 596/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.596/2025

CD252296347600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252296347600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 597/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.597/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto da Alínea “d”, do inciso I, do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 22. Compete ao CAP:

[..]

I – ...

d) a análise estratégica e o planejamento estratégico do porto com base nas suas vantagens competitivas;”

JUSTIFICAÇÃO

A modificação do inciso "d" tem como objetivo aprimorar e fortalecer o papel consultivo do Conselho de Autoridade Portuária na análise estratégica e no planejamento estratégico do porto. Ao destacar a fundamentação nas vantagens competitivas, busca-se assegurar que as decisões relacionadas ao desenvolvimento e gestão do porto sejam alinhadas

CD254648009600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254648009600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 597/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.597/2025

às especificidades e potencialidades regionais e locais, promovendo um uso eficiente dos recursos disponíveis.

Com a ampla expertise dos membros que integram o Conselho e o conhecimento aprofundado sobre a realidade portuária, essa contribuição torna-se indispensável para identificar oportunidades de crescimento, superar desafios e propor estratégias que potencializem a competitividade do porto no cenário nacional e internacional. Tal abordagem permite, ainda, o alinhamento das diretrizes portuárias com os princípios de sustentabilidade, eficiência operacional e desenvolvimento econômico integrado.

A emenda fortalece a relevância do Conselho no processo decisório, garantindo que o planejamento estratégico contemple não apenas as demandas atuais, mas também as projeções futuras, de forma a posicionar o porto como um elemento-chave no desenvolvimento socioeconômico da região e do país.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254648009600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254648009600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 598/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.598/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do inciso XXXI do Art.13, para passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 13. Compete à autoridade portuária:

[...]

XXXI- prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária, inserindo-a na estrutura organizacional da empresa pública ou sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da expressão "... inserindo-a na estrutura organizacional da empresa pública ou sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público" no inciso XXXI justifica-se pela necessidade de incorporar de forma integrada o apoio técnico e administrativo

CD258980422200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258980422200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 598/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.598/2025

ao Conselho de Autoridade Portuária ao núcleo decisório da entidade gestora do porto.

Ao alinhar o apoio técnico e administrativo à estrutura organizacional da entidade responsável, garante-se que esse suporte não opere de maneira isolada ou externa, mas seja parte intrínseca do processo de gestão e tomada de decisões. Essa integração promove uma atuação harmoniosa entre os diferentes setores, possibilitando que o Conselho de Autoridade Portuária tenha acesso a informações, tecnologia, e expertise de forma contínua e alinhada aos objetivos estratégicos da gestão portuária.

Em síntese, a presença dessa expressão no inciso XXXI é fundamental para consolidar um modelo de gestão integrado e robusto, capaz de fomentar a excelência operacional, a transparência e a inovação na exploração e administração dos portos públicos. Essa medida, portanto, não só fortalece o papel do Conselho de Autoridade Portuária como também assegura que as decisões e ações estejam alinhadas às demandas contemporâneas de governança e desenvolvimento sustentável.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD258980422200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258980422200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 599/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.599/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se a alínea “e”, no inciso I, do art. 22, com o seguinte teor:

“Art. 22. Compete ao CAP:

I - ...

[...]

e) o processo de elaboração e atualização do Plano Mestre do porto ou do complexo portuário pelo Poder Concedente, assegurando que sua visão estratégica e as necessidades locais e/ou regionais sejam consideradas na formulação das diretrizes portuárias."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da alínea "e" busca reforçar o papel do Conselho de Autoridade Portuária como instância estratégica no processo de elaboração e atualização dos Planos Mestres dos portos, ao assegurar que sua visão especializada e seu profundo conhecimento sobre a comunidade portuária

CD254086632100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254086632100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 599/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.599/2025

sejam devidamente integrados às diretrizes formuladas pelo Poder Concedente.

Composto por representantes da comunidade portuária, o Conselho possui informações privilegiadas e técnicas, fundamentais para projetar a demanda e a capacidade de atendimento das movimentações portuárias no horizonte do planejamento.

Além disso, o Conselho detém competência para avaliar as condições de acessos terrestres e aquaviários ao porto, bem como realizar análises estratégicas fundamentadas em critérios teóricos e práticos. Essa perspectiva abrangente e contextualizada permite que o Conselho contribua para a definição de diretrizes que promovam a inserção harmoniosa do porto e do complexo portuário, tanto local quanto regionalmente, no sistema portuário nacional.

A medida também fortalece a valorização das vantagens competitivas de cada porto, alinhando-se aos princípios de eficiência, sustentabilidade e desenvolvimento regional equilibrado. Dessa forma, a alínea em questão promove decisões mais acertadas e aderentes às realidades e potencialidades do setor portuário, aprimorando o planejamento estratégico nacional.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254086632100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254086632100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 600/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.600/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do Art.98, que passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 98. O poder público municipal deverá indicar, quando da manifestação obrigatória sobre a consulta do poder concedente previamente à celebração de contrato de concessão, arrendamento ou autorização, de forma clara e objetiva, se sua resposta é:

I - incondicionada;

II - condicionada ao cumprimento dos parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor e pelo Estatuto da Cidade; ou

III - negada

§ 1º. Quando condicionada, as restrições deverão ser incorporadas como compromissos contratuais nos respectivos instrumentos:

a) contrato de concessão;

b) contrato de arrendamento; ou

c) contrato de adesão, conforme aplicável.

CD254001918400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254001918400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 600/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.600/2025

§ 2º. A integração das condicionantes referidas no § 1º aos contratos mencionados será de responsabilidade do poder concedente, assegurando o cumprimento integral das normas urbanísticas vigentes.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta do Art. 98 fundamenta-se nos princípios estabelecidos pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.256/2001), que orientam a ordenação e o controle do uso do solo em prol do desenvolvimento urbano sustentável e da proteção dos interesses coletivos. Ao exigir que o poder público municipal se manifeste previamente — de forma clara e objetiva — quanto à aprovação, condicionamento ou negação em consulta à implantação de contratos de concessão, arrendamento ou autorização, este dispositivo garante que a decisão administrativa considere os parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor e pelo próprio Estatuto, instrumentos essenciais para a definição de políticas urbanas coerentes e integradas.

Quanto ao aspecto da ordenação compatível dos usos do solo, ao indicar de forma explícita se a autorização é incondicionada, condicionada ou negada, o Art. 98 cria um mecanismo eficaz para impedir a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes. Essa segregação de funções urbanas minimiza conflitos de vizinhança, evitando, por exemplo, a instalação de atividades industriais junto a áreas residenciais, assegurando que a implantação de novos empreendimentos esteja em conformidade com o ordenamento estabelecido pelo Plano Diretor. Dessa forma, reforça-se a necessidade de uma gestão territorial que equilibre as demandas sociais, econômicas e ambientais da cidade.

Sobre a Prevenção de problemas de mobilidade urbana, a imposição de condicionantes com base no Plano Diretor atua como instrumento preventivo contra a instalação de empreendimentos ou atividades que possam

CD254001918400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254001918400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 600/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.600/2025

funcionar como polos geradores de tráfego, sem a devida previsão e implementação de infraestrutura adequada. Essa medida visa evitar a sobrecarga das vias urbanas e garantir que o impacto no sistema de mobilidade seja devidamente mitigado, mantendo a fluidez do trânsito e a segurança dos cidadãos. Assim, os compromissos contratuais incorporados, tanto em contratos de concessão quanto nos demais instrumentos, passam a integrar requisitos indispensáveis para a compatibilização dos fluxos urbanos e a promoção de um ambiente seguro e organizado.

Na mitigação de riscos e proteção da população, ao incorporar nas condicionantes o respeito às normas urbanísticas vigentes, o dispositivo também atua na redução da exposição da população a riscos de desastres, como inundações, deslizamentos ou outros eventos adversos que possam advir de uma ocupação irregular ou precarizada do solo. A previsão de critérios rigorosos evita a implementação de empreendimentos em áreas de risco, promovendo um ambiente urbano resiliente e capaz de proteger o bem-estar dos cidadãos. Essa abordagem preventiva é crucial para que o poder público exerça sua função regulatória de forma efetiva, alinhada aos preceitos do Estatuto da Cidade.

No tema da participação e transparência na gestão urbana, ao exigir a realização de audiências públicas – envolvendo o Poder Público municipal e a população interessada – para empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população, o Art. 98 reforça o princípio da participação democrática. Este processo de consulta e deliberação possibilita que os impactos sejam analisados de forma coletiva, garantindo maior transparência e o engajamento da sociedade na construção de soluções compatíveis com os interesses da comunidade. Dessa forma, há um amplo debate que contribui para a construção de políticas públicas mais justas e eficazes.

CD254001918400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254001918400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 600/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.600/2025

Em síntese, o Art. 98 representa um avanço significativo na gestão dos usos do solo, pois alia o rigor do planejamento urbano às necessidades contemporâneas de segurança, sustentabilidade e participação social, atendendo de maneira plena aos preceitos do Estatuto da Cidade e promovendo o desenvolvimento harmonioso e ordenado do município.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254001918400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254001918400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 601/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.601/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto da Alínea “b”, do inciso I, do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 22. Compete ao CAP:

[..]

I – ...

b) a revisão da poligonal que delimita a área do porto público, bem como o processo de elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, devendo assegurar que sejam considerados, de forma integrada, a visão estratégica do porto, as necessidades locais e/ou regionais, e a harmonização com o Plano Diretor do Município onde está localizado e com os princípios estabelecidos no Estatuto da Cidade.”

JUSTIFICAÇÃO

A justificativa para a modificação do dispositivo "b" decorre da necessidade de promover uma integração efetiva entre o planejamento

CD250492728000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250492728000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 601/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.601/2025

portuário e as políticas de desenvolvimento urbano e regional. A revisão da poligonal que delimita a área do porto público, assim como o processo de elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, deve considerar não apenas as necessidades operacionais e estratégicas do porto, mas também as demandas locais e regionais, garantindo um alinhamento harmonioso com o Plano Diretor do Município e com os princípios do Estatuto da Cidade.

Essa medida visa assegurar que o desenvolvimento das atividades portuárias seja realizado de maneira sustentável, contemplando as especificidades do território e respeitando a organização do espaço urbano. A harmonização com os instrumentos municipais de planejamento é essencial para evitar conflitos de uso e ocupação do solo, preservar a qualidade de vida das comunidades impactadas e assegurar que o porto desempenhe plenamente seu papel como motor de desenvolvimento econômico e social.

Ao incluir essa previsão, busca-se ainda fortalecer a legitimidade e a efetividade das políticas públicas portuárias, ao integrar as visões estratégica, local e regional no processo decisório, promovendo um ambiente colaborativo entre as diferentes esferas de governança e ampliando a eficiência e a competitividade do complexo portuário.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250492728000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250492728000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 14:02:24.437 - PL073325
EMC 602/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.602/2025

94 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto Art.21, caput, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto do Art.21, caput que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:"

J U S T I F I C A Ç Ã O

A supressão da expressão "do porto público" do caput do Art. 21 é medida necessária para garantir a coerência e a clareza do ordenamento jurídico, evitando contradições interpretativas com o Art. 20 e seu §1º. Conforme o Art. 20, "será instituído, em cada porto público, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP)", definindo de forma abrangente a criação do CAP em cada unidade portuária pública. Já o §1º esclarece que, quando o porto público integrar um complexo portuário, o CAP pertencerá ao complexo, o que evidencia a sistemática de organização aplicável a diferentes configurações administrativas.

A manutenção da expressão "do porto público" no Art. 21 cria uma redundância desnecessária e pode gerar ambiguidades quanto à abrangência e à competência do CAP. Isso ocorreria se a instituição fosse indevidamente concebida como exclusiva de um porto isolado, desconsiderando a possibilidade da integração deste em um complexo portuário, conforme previsto no §1º do Art. 20.

Portanto, a supressão dessa expressão resulta em um texto legislativo mais coeso e tecnicamente adequado, harmonizando as disposições normativas e assegurando que o CAP seja instituído de modo uniforme, independentemente de o porto público estar isolado ou inserido em um complexo portuário. Essa medida contribui para a melhor técnica legislativa, promovendo segurança jurídica e evitando interpretações conflitantes.

.....

..... Sala das Sessões,

.....

CD256792357800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256792357800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 603/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.603/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se §1º ao Art.22, com o seguinte teor:

"Art. 22. Compete ao CAP:

[...]

§ 1º No processo de composição dos membros da diretoria da Autoridade Portuária, disposto no inciso II deste artigo, compete também ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP) deliberar sobre moções de desconfiança dos membros da diretoria, assegurando o direito à ampla defesa e ao contraditório, com a devida fundamentação das razões apresentadas e a recomendação de medidas cabíveis para análise e decisão colegiada do Conselho de Administração.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do § 1º tem como objetivo consolidar o papel do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) como instância essencial na análise e

CD254164489800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254164489800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 603/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.603/2025

recomendação sobre a idoneidade e competência dos indicados à diretoria da Autoridade Portuária. Ao prever que o CAP delibere sobre moções de desconfiança, o dispositivo fortalece a governança e a transparência no processo de indicação e de gestão da Autoridade Portuária, assegurando uma avaliação técnica e fundamentada.

A exigência de que as deliberações sejam acompanhadas de ampla defesa e contraditório está em perfeita consonância com os princípios constitucionais do devido processo legal, garantindo que os indicados, bem como os que estão no exercício da função, tenham a oportunidade de responder adequadamente às questões levantadas. Tal medida promove um ambiente mais justo, equilibrado e respeitoso no âmbito administrativo.

Ademais, ao direcionar o parecer fundamentado ao Conselho de Administração, o § 1º assegura a integração das instâncias colegiadas no processo decisório, promovendo a análise e a tomada de decisão de forma colegiada, embasada e legítima. Esse procedimento não apenas reforça a credibilidade das indicações, como também assegura maior alinhamento com as estratégias e políticas institucionais para o setor portuário.

Dessa forma, o § 1º contribui para a transparência, eficiência e democracia na gestão portuária, harmonizando os interesses institucionais com os valores da boa governança pública.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254164489800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254164489800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 604/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.604/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescenta-se inciso XIII no Art.4º, passa a vigorar com o seguinte teor:

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:

[...]

XIII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica próximas ou na área de influência das instalações portuárias para que atuem na pesquisa aplicada para soluções técnicas e tecnológicas às demandas, na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os

CD252171158500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252171158500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 604/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.604/2025

níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica.

JUSTIFICAÇÃO

A transformação da matriz energética dos navios, aliada ao acelerado processo de mudanças tecnológicas digitais, impõe um cenário de desafios e oportunidades sem precedentes para o setor portuário. Nessa nova realidade, torna-se imprescindível a integração entre o meio acadêmico e o operacional, garantindo que as inovações e as demandas emergentes sejam atendidas por soluções técnicas e tecnológicas robustas e atualizadas.

A inserção desta diretriz – que incentiva as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica localizadas próximas ou na área de influência dos portos – é uma resposta estratégica para suprir as lacunas existentes na formação e especialização dos trabalhadores.

Ao direcionar esforços para a pesquisa aplicada em contextos que refletem as transformações da matriz energética e o avanço digital, o setor se capacita para adaptar suas operações, reduzir impactos ambientais e aumentar a eficiência logística, acompanhando a evolução tecnológica global.

Além disso, essa abordagem fortalece a formação inicial e continuada dos profissionais, promovendo capacitação, aperfeiçoamento, especialização e atualização em todos os níveis de escolaridade. Assim, os trabalhadores dos portos não apenas se preparam para os desafios técnicos impostos por novas fontes energéticas e sistemas digitais, mas também se posicionam de forma estratégica para contribuir com inovações que potencializam a competitividade e a sustentabilidade do setor.

Essa sinergia entre ensino, pesquisa e prática operacional é fundamental para assegurar que os portos – tanto públicos quanto privados –

CD252171158500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252171158500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 604/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.604/2025

se adaptem de maneira proativa às transformações que moldam o futuro do transporte marítimo e da economia global.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD252171158500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252171158500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 605/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.605/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do §5º do Art. 21, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21. O CAP do porto público será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

[..]

§ 5º Os membros do CAP serão designados pela autoridade portuária local para um mandato de 3 (três) anos, permitida a recondução."

JUSTIFICAÇÃO

A previsão de que os membros do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) sejam designados para um mandato de 3 (três) anos busca promover uma maior coerência entre os ciclos de gestão da autoridade portuária e os ciclos eleitorais do governo federal. Essa sincronização fortalece a integração das políticas públicas portuárias com as diretrizes nacionais, garantindo alinhamento estratégico e maior efetividade na implementação das ações previstas.

CD258515369100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258515369100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 605/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.605/2025

Além disso, o prazo de três anos permite que os conselheiros adquiram um conhecimento aprofundado sobre os temas do setor portuário e desenvolvam a expertise necessária para contribuir de forma significativa na formulação e análise de diretrizes para o desenvolvimento e a gestão portuária. Um mandato nesse período oferece tempo suficiente para a maturação das discussões, a compreensão das complexidades do setor e a proposição de soluções embasadas.

Contudo, a impossibilidade de recondução pode gerar uma perda relevante de conhecimento acumulado pelos conselheiros que deixam o cargo, prejudicando a continuidade e a eficiência dos trabalhos realizados. Tal situação pode resultar em lacunas de experiência e visão estratégica, especialmente em um setor que exige alto nível técnico e alinhamento com as políticas públicas e os interesses locais e regionais.

Portanto, o § 5º busca equilibrar a necessidade de renovação e integração com a preservação do conhecimento institucional, fortalecendo o papel estratégico do CAP no setor portuário.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD258515369100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258515369100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 14:00:30.100 - PL073325
EMC 606/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.606/2025

93 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR a alínea "f)" do Inciso IV do Art.21 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir a alínea "f" do Inciso IV do Art. 21 do PL 733/2025

Art. 21. O CAP do porto público será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

[...]

IV - Bloco IV, dos representantes dos usuários dos serviços portuários e afins, composto por:

[...]

~~*f) 1 (um) representante da praticagem.*~~

JUSTIFICATIVA

A retirada da representação da praticagem como parte do Bloco IV dos usuários dos serviços portuários no Conselho de Autoridade Portuária (CAP) fundamenta-se na natureza da atividade desempenhada pelos práticos e sua regulamentação específica. A praticagem consiste em um serviço essencial de orientação e manobra das embarcações realizado por profissionais especializados, enquadrando-se como uma atividade profissional de aquaviário, conforme disposto na Lei nº 9.537/1997, em seus arts. 2º, *II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional*; e *XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;*

Dessa forma, os práticos não se caracterizam como usuários do porto, mas sim como trabalhadores aquaviários que prestam um serviço técnico às embarcações, garantindo segurança na navegação e na atracação nos portos brasileiros. Esse entendimento sustenta a exclusão de sua representação no bloco destinado aos usuários, uma vez que a participação no CAP deve refletir os interesses daqueles que contratam e utilizam diretamente os serviços portuários, como armadores, operadores portuários e demais entidades afins.

Além disso, a supressão reforça a adequação da composição do CAP às categorias corretamente identificadas como usuárias dos serviços portuários, evitando interpretações equivocadas sobre a função da praticagem dentro desse contexto. Os práticos possuem um papel essencial na segurança da navegação, mas sua atuação é regulada separadamente e não se encaixa na definição de usuário do porto.

Portanto, a revisão do Art. 21, suprimindo a representação da praticagem no bloco dos usuários, busca garantir maior coerência na estrutura do CAP e na representatividade de seus membros, alinhando-se aos princípios de regulação profissional e às normas estabelecidas para a atividade portuária.

.....

..... Sala das Sessões,

CD255942537300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255942537300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

.....

Apresentação: 13/08/2025 14:00:30.100 - PLO73325
EMC 606/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.606/2025

CD255942537300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255942537300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 607/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.607/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se §2º ao Art.22, com o seguinte teor:

“Art. 22. Compete ao CAP:

[...]

§ 2º Fica constituído no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária, o Comitê Gestor responsável pelo acompanhamento e monitoramento da implementação, revisão e atualização do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, com as seguintes atribuições:

a) assegurar a integração entre os agentes envolvidos;

b) analisar a compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto;

c) propor ajustes e aprimoramentos, quando necessário; e,

d) promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e os princípios do desenvolvimento sustentável.

CD253078207700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253078207700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 607/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.607/2025

JUSTIFICAÇÃO

A constituição do Comitê Gestor no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) visa fortalecer a governança e a eficiência na gestão do planejamento portuário, promovendo um acompanhamento estruturado e contínuo do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. Ao estabelecer atribuições claras e objetivas, o dispositivo assegura que o processo de planejamento e revisão dessas diretrizes seja fundamentado em uma abordagem colaborativa, técnica e estratégica.

A atribuição de assegurar a integração entre os agentes envolvidos (alínea "a") reforça a importância de consolidar uma visão compartilhada entre os diversos stakeholders do setor portuário, promovendo maior alinhamento e coesão na implementação das políticas públicas. Já a análise da compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto (alínea "b") contribui para que as ações sejam direcionadas ao fortalecimento da competitividade e eficiência do porto, atendendo às demandas regionais e nacionais.

A possibilidade de propor ajustes e aprimoramentos (alínea "c") confere ao Comitê Gestor flexibilidade e agilidade para adaptar as diretrizes às mudanças e desafios do setor, garantindo a aderência aos princípios de planejamento sustentável e estratégico. Além disso, ao promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e com os princípios do desenvolvimento sustentável (alínea "d"), o dispositivo reforça o compromisso com a sustentabilidade, a inclusão social e o equilíbrio no desenvolvimento socioeconômico.

Com essas disposições, o § 2º contribui significativamente para a integração e o fortalecimento do papel do CAP no planejamento e na gestão das atividades portuárias, promovendo maior legitimidade, eficiência e transparência nos processos decisórios

CD253078207700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253078207700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 607/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.607/2025

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD253078207700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253078207700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 608/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.608/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprime-se o Art. 148 que altera o Art.18, §6º da Lei nº 9.636 de 15 de maio de 1988.

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)

JUSTIFICATIVA

CD259762039500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762039500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 608/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.608/2025

A presente emenda tem por objetivo a supressão do dispositivo constante no § 6º B, o qual estabelece que o espaço físico em águas públicas, mencionado no § 2º, na área da poligonal do porto público, seja gerido e cedido diretamente pela autoridade portuária, e, nos casos de integração à poligonal de portos privados, porto de pequeno porte ou estação de transbordo de mercadorias, pela Antaq. Tal redação contraria o regime jurídico aplicável ao espaço físico em águas públicas, bem como os princípios da administração pública, em especial o da legalidade condicionada.

No Regime Específico dos Bens Públicos Federais, conforme os Arts. 95 e 96 do Decreto-Lei nº 9.760/1946 deixa bem claro, o espaço físico em águas públicas, especialmente aquele contíguo à área terrestre inscrita em regime de ocupação, como no caso dos portos, constitui bem público da União. A gestão desses bens demanda uma abordagem especializada que cabe à Secretaria do Patrimônio da União (SPU), órgão detentor da competência e da expertise necessárias para a administração de tais bens.

Em Previsão Normativa Complementar, o Art. 18, §7º, da Lei nº 9.636/1998, bem como a Portaria SPU/ME nº 5.629, de 23 de junho de 2022, reforçam a necessidade de que a gestão e a cessão do espaço físico em águas públicas ocorram sob o regime da legalidade condicionada. Isto é, somente poderão ser realizadas mediante o cumprimento estrito dos procedimentos legais e administrativos próprios da SPU, assegurando a transparência, a segurança jurídica e a preservação do patrimônio público.

A proposta de alteração legislativa traz intrínseco o grave equívoco de tentar legalizar uma incompatibilidade de competências tanto a autoridade portuária quanto da agência reguladora (Antaq) que possuem atribuições voltadas para a regulação e operacionalização das atividades portuárias, não sendo dotadas da especialidade de gestão patrimonial que compete à SPU. A alteração pretendida pelo dispositivo desvirtua a função precípua da SPU, ao tentar transferir essa competência para organismos

CD259762039500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762039500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 608/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.608/2025

alheios à sua área de atuação e, pior, sem a mínima estrutura técnico-jurídica para decidir sobre a cessão desse bem público.

Concluindo, a legalidade condicionada e risco de arbitrário, ao delegar a gestão e cessão do espaço físico em águas públicas aos entes mencionados, o dispositivo ignora os rígidos procedimentos estabelecidos para a administração desses bens, previstos na legislação específica e na Portaria SPU/ME nº 5.629/2022. Essa atuação, sem a devida experiência e especialização, pode configurar uma ilegalidade administrativa, confundindo as funções de regulação portuária com a gestão do patrimônio público.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD259762039500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259762039500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 609/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.609/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se §2º ao Art.22, com o seguinte teor:

“Art. 22. Compete ao CAP:

[...]

§ 2º Fica constituído no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária, o Comitê Gestor responsável pelo acompanhamento e monitoramento da implementação, revisão e atualização do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, com as seguintes atribuições:

a) assegurar a integração entre os agentes envolvidos;

b) analisar a compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto;

c) propor ajustes e aprimoramentos, quando necessário; e,

d) promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e os princípios do desenvolvimento sustentável.

CD252428412400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252428412400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 609/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.609/2025

JUSTIFICAÇÃO

A constituição do Comitê Gestor no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) visa fortalecer a governança e a eficiência na gestão do planejamento portuário, promovendo um acompanhamento estruturado e contínuo do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. Ao estabelecer atribuições claras e objetivas, o dispositivo assegura que o processo de planejamento e revisão dessas diretrizes seja fundamentado em uma abordagem colaborativa, técnica e estratégica.

A atribuição de assegurar a integração entre os agentes envolvidos (alínea "a") reforça a importância de consolidar uma visão compartilhada entre os diversos stakeholders do setor portuário, promovendo maior alinhamento e coesão na implementação das políticas públicas. Já a análise da compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto (alínea "b") contribui para que as ações sejam direcionadas ao fortalecimento da competitividade e eficiência do porto, atendendo às demandas regionais e nacionais.

A possibilidade de propor ajustes e aprimoramentos (alínea "c") confere ao Comitê Gestor flexibilidade e agilidade para adaptar as diretrizes às mudanças e desafios do setor, garantindo a aderência aos princípios de planejamento sustentável e estratégico. Além disso, ao promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e com os princípios do desenvolvimento sustentável (alínea "d"), o dispositivo reforça o compromisso com a sustentabilidade, a inclusão social e o equilíbrio no desenvolvimento socioeconômico.

Com essas disposições, o § 2º contribui significativamente para a integração e o fortalecimento do papel do CAP no planejamento e na gestão das atividades portuárias, promovendo maior legitimidade, eficiência e transparência nos processos decisórios

CD252428412400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252428412400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 609/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.609/2025

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD252428412400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252428412400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:57:14.293 - PL073325
EMC 610/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.610/2025

92 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe ADITAR inciso V no Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar inciso V no Art.22, que passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 22. Compete ao CAP:
[...]

V – Constituir Comitê Gestor, no plano local e/ou regional, da execução da Política de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Ambiental Portuária e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos.

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso VI no dispositivo normativo tem como objetivo central a **constituição de Comitês Gestores** no plano local e/ou regional para a execução de políticas fundamentais relacionadas à educação profissional, infraestrutura portuária, sustentabilidade ambiental e segurança da informação nos portos. Esses comitês desempenham um papel estratégico na governança e na articulação interinstitucional, garantindo a implementação eficaz das diretrizes previstas.

A justificativa para essa medida se sustenta nos seguintes pontos:

1. Gestão Integrada da Educação Profissional e Tecnológica
O setor portuário demanda trabalhadores altamente qualificados, e a educação profissional e tecnológica é essencial para garantir competitividade e eficiência operacional. A criação de um comitê gestor assegura que a política de qualificação seja adaptada às necessidades locais e regionais, promovendo itinerários formativos alinhados às exigências do mercado.

2. Acompanhamento da Execução do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária
A dragagem é um elemento crucial para a infraestrutura dos portos e hidrovias, garantindo a manutenção da profundidade e acessibilidade para operações logísticas. A presença de um comitê gestor regional fortalece o acompanhamento das intervenções, assegurando a aplicação eficiente dos recursos e a execução dentro dos padrões técnicos exigidos.

3. Fortalecimento da Política Ambiental Portuária
Os impactos ambientais das atividades portuárias exigem uma governança robusta para garantir sustentabilidade. A criação de um comitê gestor permite ações coordenadas para implementar medidas de mitigação, promover boas práticas ambientais e garantir conformidade com legislações ambientais em nível local e onal.

egurança da Informação nos Portos
o avanço da digitalização das operações portuárias, a **Política Nacional de

CD258442190600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg.camara.leg.br/cdep2584421906000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Segurança da Informação** se torna um fator estratégico na proteção de dados, sistemas e processos sensíveis. A atuação do comitê gestor assegura que medidas de segurança cibernética sejam implementadas adequadamente, protegendo infraestruturas críticas contra vulnerabilidades tecnológicas.

Apresentação: 13/08/2025 13:57:14.293 - PLO73325
EMC 610/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.610/2025

CD258442190600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258442190600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:57:14.293 - PLO73325
EMC 610/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.610/2025

5. Articulação de Esforços Locais e Regionais

A descentralização da gestão por meio dos comitês locais e regionais fortalece a governança participativa, permitindo que as decisões sejam tomadas de forma mais ágil e ajustadas às demandas específicas de cada região portuária. Essa articulação promove maior eficiência na implementação das políticas públicas e no monitoramento de seus impactos.

Dessa forma, a constituição do Comitê Gestor no plano local e regional assegura uma abordagem coordenada e eficaz na execução das políticas mencionadas, fortalecendo a gestão portuária, garantindo melhores condições de trabalho e impulsionando o desenvolvimento sustentável do setor.

.....

..... Sala das Sessões,

.....

CD258442190600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258442190600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 10:54:16.500 - PL073325
EMC 611/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.611/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Daniela Reinehr – PL/SC

PROJETO DE LEI Nº 733 DE 2025

Emenda de 2025

(Da Sra. DANIELA REINEHR)

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprima-se do texto do Projeto de Lei nº 733, de 2025, o inciso XVI do art. 13, e os arts. 124, 125, 126, 127, 128, 129 e 130; dê-se nova redação aos art. 140 e 141 do Projeto de Lei nº 733, de 2025; e inclua-se o art. 141-A no Projeto de Lei nº 733, de 2025, com a seguinte redação:

"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 Decreto-lei 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 dragagem, deverão ser aplicadas integral e anualmente nas atividades ligadas ao ensino profissional marítimo, como obrigação legal da União, a cargo da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, de acordo com a Lei nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986." (NR)
"Art. 1º-A. As contribuições de que tratam o art. 1º do Decreto-lei 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 pela Receita Federal do Brasil (RFB) de empresas privadas e estatais, de economia mista e autárquicas, em âmbito federal, estadual ou municipal, de serviços portuários e de administração e exploração de portos serão destinadas para o Serviço Social do Transporte - SEST e do Serviço Nacional

CD254975991900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254975991900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Apresentação: 14/08/2025 10:54:16.500 - PL073325
EMC 611/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.611/2025

de Aprendizagem do Transporte - SENAT, para serem aplicadas nas atividades ligadas ao atendimento de trabalhadores de serviços portuários e de administração e exploração de portos." (NR)

.....

"Art. 3º Serão repassados:

I – à Diretoria de Portos e Costas do Comando da Marinha do Brasil 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, que será depositado diretamente em rede bancária, na forma da legislação em vigor, para aplicação nas atividades ligadas à qualificação e atendimento dos trabalhadores de serviços portuários e de administração e exploração de portos.

Parágrafo único. Caberá à Diretoria de Portos e Costas do Comando da Marinha do Brasil 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 n° 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"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 do trabalhador em transporte, do transportador autônomo, dos trabalhadores de empresas privadas de serviços portuários e de administração e de exploração de portos, notadamente nos campos da alimentação, saúde, cultura, lazer e segurança no trabalho.' (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 trabalhador em transporte, do transportador autônomo, dos trabalhadores de empresas privadas de serviços portuários e de administração e de exploração de portos, notadamente nos campos de preparação, treinamento, aperfeiçoamento e formação profissional, ressalvado o disposto na Lei nº 7.573, de de 23 de dezembro de 1986.' (NR)

.....

'Art. 7º As rendas para manutenção do SEST e do SENAT serão compostas:

.....

VI – pelas contribuições de que tratam o art. 1º do Decreto-lei 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 de serviços portuários e de administração e de exploração de portos.

.....

CD254975991900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254975991900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Apresentação: 14/08/2025 10:54:16.500 - PL073325
EMC 611/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.611/2025

.....' (NR)
'Art. 8º As receitas do SEST e do SENAT, deduzidos 10% (dez por cento) a título de taxa de administração superior a cargo da CNT, serão aplicadas em benefício dos trabalhadores em transporte, 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 através de legislação específica, ressalvado o disposto na Lei nº 7.573, de de 23 de dezembro de 1986.'
.....
....." (NR).
"Art. 141-A A Lei nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:
'Art. 6º O Comando da Marinha do Brasil manterá o Sistema de Ensino Profissional Marítimo com os recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969.
'Parágrafo único. As despesas do Sistema de Ensino Profissional Marítimo serão consideradas despesas primárias obrigatórias na execução do orçamento anual da União.' (NR)"
'Art. 7º O Sistema de Ensino Profissional Marítimo abrangerá estabelecimento, organizações navais, instituições e entidades extra-Marinha do Brasil credenciadas, criados ou reorganizados sob critérios que assegurem a utilização máxima de seus recursos humanos e materiais.'
.....
....." (NR).

JUSTIFICAÇÃO

Uma vez que o SEST e SENAT prestam serviços aos trabalhadores de todo o setor de transportes, é razoável que as contribuições sociais das empresas de todos os modais financiem suas atividades. Porém, as contribuições arrecadadas das empresas dos modais aquaviário e portuário hoje inflam os superávits do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, sem que cumpram sua finalidade precípua. Assim, recursos reservados para a qualificação profissional em transportes estão sendo desperdiçados.

O investimento em capital humano, por meio da qualificação profissional, é imprescindível para o crescimento da produtividade no setor de transportes e para o desenvolvimento da economia brasileira como um todo. O setor representa 5% do Produto Interno Bruto (PIB) e, indiretamente, está associado a todos os demais. Portanto, toda a economia é prejudicada pela restrição ao investimento em capital humano do sistema de transportes ocasionada pela má alocação das contribuições sociais.

CD254975991900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254975991900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Embora o SEST e o SENAT já atuem em prol da qualificação e do bem-estar dos trabalhadores de todos os segmentos de transporte, ofertando serviços e capacitação voltados às especificidades dos setores rodoviário, aéreo, aquaviário, ferroviário, metroviário e portuário, essas Entidades recebem recursos advindos exclusivamente do setor rodoviário, o que limita a capacidade financeira do Sistema para disponibilizar atividades para esses profissionais e suas famílias.

Nesse sentido, a destinação dos recursos depositados em fundos especiais (sujeitos a contingenciamentos e à constituição de reserva de contingência) poderá ampliar a oferta de programas alinhados às políticas públicas voltadas à produtividade e geração de empregos em todos os modais de transporte. A proposta legislativa não onerará o setor produtivo, alterando apenas a destinação dos valores que já são arrecadados a título de contribuição compulsória sobre a folha de pagamento.

A atualização das normas existentes será uma resposta eficaz ao descompasso histórico e à crise fiscal instalada, na medida em que reestruturam as competências e centralizam a prestação do serviço social e de qualificação profissional em um único sistema, com manifesta expertise. Isso permitirá uma maior disponibilidade de serviços especializados voltados ao trabalhador do transporte, à melhoria na qualidade dos serviços ofertados à sociedade, bem como à interconexão entre modais de transporte, reduzindo custos operacionais e aumentando a eficiência da atividade transportadora.

Sala das Sessões, de de 2025.

Deputada DANIELA REINEHR

Apresentação: 14/08/2025 10:54:16.500 - PLO73325
EMC 611/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.611/2025

CD254975991900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254975991900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PLO73325
EMC 612/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.612/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprime-se o Art. 146 que acrescenta o Art.18-A, à Lei nº 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."

JUSTIFICATIVA

O dispositivo previsto no Art. 18-A, que condiciona a atuação do Departamento de Estudos Econômicos à provocação pelas Agências Reguladoras, restringe a autonomia do órgão e impede o livre exercício de suas funções, conforme estabelecido pela Lei nº 12.259/2011. Ao impor que a promoção da concorrência só poderá ocorrer mediante a iniciativa das Agências Reguladoras, o referido dispositivo compromete a capacidade proativa do Departamento de Estudos Econômicos.

CD259177240700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259177240700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 612/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.612/2025

Essa condição interfere diretamente nas prerrogativas contidas no Art. 19, incisos I, VI e VIII, que asseguram ao órgão, de forma autônoma, a responsabilidade de:

- Promover a concorrência sobre propostas de alterações de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços, submetidos a consulta pública pelas agências reguladoras e, quando pertinente, a análise dos pedidos de revisão de tarifas e das minutas (Art. 19, I);

- Propor a revisão de atos normativos da administração pública federal, estadual, municipal e do Distrito Federal que afetem ou possam afetar a concorrência em diversos setores econômicos (Art. 19, VI); e

- Encaminhar representação ao órgão competente para a adoção das medidas legais cabíveis quando identificados atos normativos de caráter anticompetitivo (Art. 19, VIII).

Ademais, o condicionamento imposto pelo Art. 18-A contrairia os princípios da autonomia e independência administrativa, uma vez que a promoção da concorrência e a revisão normativa são funções estratégicas que demandam atuação imparcial e desimpedida por parte do Departamento de Estudos Econômicos.

Portanto, a manutenção do Art. 18-A no PL 722/2025 apresenta-se incompatível com o ethos de independência e proatividade que deve nortear a atuação do órgão, limitando-o a uma postura reativa em detrimento da necessária intervenção proativa para a promoção de um ambiente econômico mais competitivo e justo.

Assim, a supressão do referido dispositivo é imprescindível para que a Secretaria de Acompanhamento Econômico/Departamento de Estudos Econômicos possa exercer plenamente suas funções, sem condicionamentos que fragilizem sua efetividade e a consecução dos objetivos normativos estabelecidos pela legislação.

CD259177240700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259177240700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 612/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.612/2025

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD259177240700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259177240700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 613/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.613/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se a redação do §1º do Art.41, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 1º - A exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), observadas as seguintes modalidades: "

JUSTIFICAÇÃO

A implementação do § 1º, que estabelece que a exploração indireta de portos será realizada por meio da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), é uma medida estratégica que visa aprimorar a governança e o controle por parte dos organismos governamentais.

A exigência de constituição de uma SPE confere maior transparência e organização às operações portuárias, pois permite que os projetos sejam desenvolvidos com foco exclusivo em objetivos específicos, minimizando riscos e garantindo a eficiência da execução. Além disso, a estrutura de uma SPE favorece o acompanhamento detalhado das atividades,

CD250906178900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250906178900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 613/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.613/2025

facilitando a fiscalização pelos entes governamentais, bem como promovendo uma gestão mais profissional e alinhada aos princípios da administração pública.

Por meio dessa abordagem, busca-se ainda fomentar um ambiente de maior segurança jurídica, o que atrai investimentos e potencializa o desenvolvimento de infraestrutura portuária no país, essencial para o fortalecimento da economia e a integração aos mercados globais.

Assim, a constituição de SPEs contribui diretamente para o interesse público, assegurando que as operações portuárias sejam realizadas com responsabilidade, eficiência e alinhamento aos objetivos estratégicos nacionais.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250906178900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250906178900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

C

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 614/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.614/2025

75 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprime-se o inciso XI do artigo 7º do Projeto de Lei nº

733/2025. "Art. 7º .....

~~"XI - autorizar a concessão de canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários"~~.

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da
proteção social e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

.....

..... Sala da Comissão

.....

CD254723645600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254723645600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 615/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.615/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do caput do Art.20, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. Será instituído, em cada porto público e/ou complexo portuário, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

JUSTIFICAÇÃO

A instauração do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) em cada porto público e/ou complexo portuário responde à necessidade de um organismo consultivo e deliberativo que promova uma gestão integrada e colaborativa dos portos, especialmente quando se encontram reunidos em um mesmo cluster. Essa medida é fundamental para enfrentar desafios comuns e capitalizar oportunidades que beneficiem não apenas cada porto individualmente, mas toda a região portuária.

Assim, o Fomento à Cooperação e à Integração dos portos situados em clusters compartilham uma realidade operacional e estratégica semelhante, onde os desafios – como infraestrutura, segurança,

CD259394323100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259394323100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 615/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.615/2025

competitividade e sustentabilidade – costumam ser interdependentes. Ao instituir o CAP, cria-se um fórum permanente para o intercâmbio de experiências e a harmonização de procedimentos. Esse espaço de diálogo facilita a cooperação mútua, permitindo que as melhores práticas sejam disseminadas e que haja maior sinergia nas ações de desenvolvimento regional.

A busca pelo Aperfeiçoamento da Gestão e da Tomada de Decisões com a criação de um órgão consultivo e deliberativo proporciona a consolidação de uma estrutura de governança que auxilia na elaboração e execução de políticas portuárias eficazes. Com a participação de especialistas e representantes dos diversos segmentos do setor, o CAP contribui para uma tomada de decisão mais democrática e fundamentada, o que resulta em ações mais assertivas e alinhadas com as necessidades específicas de cada porto ou complexo portuário.

Cada vez mais a Transparência e Responsividade nas Ações promove maior transparência na gestão dos portos ao envolver múltiplos atores na supervisão e no acompanhamento das atividades. Essa transparência gera confiança e possibilita a implementação de mecanismos de controle social, essenciais para a responsabilização dos gestores públicos. Além disso, a existência de um órgão colegiado agiliza a resposta a eventuais crises ou oportunidades, garantindo que as medidas adotadas sejam oportunas e bem fundamentadas.

Portanto, a Integração de Políticas Públicas e Desenvolvimento Econômico Regional, ao articular as estratégias de gestão entre os portos de um mesmo cluster, o CAP se torna um elo vital entre as políticas públicas e a prática operacional. Essa integração não apenas amplia a eficiência dos serviços portuários, mas também potencializa o impacto econômico das atividades portuárias na região. Por meio dessa colaboração, é possível maximizar o volume de movimentação, estimular investimentos e gerar

CD259394323100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259394323100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 615/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.615/2025

empregos, promovendo o desenvolvimento econômico e o fortalecimento da competitividade regional.

Em síntese, a instituição do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) justifica-se pela necessidade de criar um ambiente de colaboração estratégica, onde a troca de informações e a deliberação conjunta possam elevar o patamar de eficiência e inovação dos portos públicos. Esse organismo se apresenta, portanto, como um instrumento essencial para a modernização e a integração do setor portuário, colocando os portos em uma posição de vantagem para responder aos desafios contemporâneos e impulsionar o desenvolvimento regional.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD259394323100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259394323100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 616/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.616/2025

76 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprime-se o inciso IX do artigo 13 do Projeto de Lei nº

733/2025. "Art. 13 .....

~~"IX – conceder, facultativamente, canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários nos limites do porto organizado, nos termos da regulamentação da Antaq";~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção pública dos canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários é fundamental para garantir a integração logística, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a soberania nacional. Esses modais são estratégicos para o escoamento da produção, o abastecimento das regiões e a mobilidade da população, e sua gestão pública assegura que essas funções estejam orientadas pelo interesse coletivo e não por fins estritamente comerciais.

Sob a ótica da *Organização Internacional do Trabalho (OIT), a gestão pública de serviços essenciais como os transportes deve estar alinhada aos princípios do **trabalho decente, da
proteção social e da *promoção do bem-estar coletivo*. A OIT defende que os Estados têm um papel central na regulação e provisão de serviços públicos, garantindo acesso universal, segurança, condições adequadas de trabalho e estabilidade nas relações laborais. A precarização que frequentemente acompanha processos de privatização ou terceirização compromete esses direitos, ampliando desigualdades e vulnerabilidades sociais.

Além disso, a OIT destaca a importância da *soberania dos Estados na formulação de políticas públicas*, especialmente em setores estratégicos para o desenvolvimento nacional. Ao manter os canais de acesso sob gestão pública, o Estado brasileiro fortalece sua capacidade de planejamento e de resposta a crises, assegurando que decisões fundamentais sobre logística e mobilidade estejam subordinadas ao interesse nacional e à justiça social, e não a interesses corporativos ou externos.

Por fim, a manutenção pública desses modais é também uma medida de *proteção social ampla*, pois impacta diretamente o direito ao transporte, o acesso ao trabalho e à renda, a coesão territorial e a inclusão de populações mais vulneráveis. O investimento estatal nesses canais contribui não apenas para a eficiência logística, mas também para um modelo de desenvolvimento que respeita os direitos humanos, a dignidade do trabalho e a soberania do povo brasileiro — valores centrais da OIT.

.....

..... Sala da Comissão

.....

CD255717487800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255717487800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 617/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.617/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se alínea “e” ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

e) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea “e) a elaboração e execução do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária” no dispositivo tem por finalidade garantir que o Conselho de Autoridade Portuária exerça sua legítima prerrogativa de manifestação sobre todos os temas de interesse do porto. Essa medida se justifica pela relevância estratégica do Plano Nacional de Dragagem,

CD257012982300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257012982300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 617/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.617/2025

instrumento essencial para assegurar a navegabilidade, a eficiência operacional e a sustentabilidade das atividades portuárias e hidroviárias.

O Plano em questão estabelece diretrizes que impactam diretamente a segurança, o meio ambiente e a competitividade do setor. Assim, ao possibilitar que o Conselho seja ouvido quanto à sua elaboração e execução, assegura-se a integração das diversas perspectivas e expertises dos agentes portuários na formulação de políticas que atendam, de maneira ampla e democrática, aos interesses coletivos do setor. Essa participação reforça o princípio do negociado sobre o legislado e fortalece a governança setorial, promovendo transparência e eficiência na tomada de decisões.

Por fim, a medida corrobora a legitimidade do Conselho de Autoridade Portuária como órgão representativo e consultivo, capacitado a se pronunciar de forma técnica e abrangente sobre os assuntos que permeiam o universo portuário. Dessa forma, a inserção da alínea “e” contribui para o aperfeiçoamento das políticas públicas e normativas que regem o setor, refletindo o compromisso com a participação efetiva e a representatividade dos stakeholders envolvidos.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257012982300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257012982300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:54:25.750 - PL073325
EMC 618/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.618/2025

91 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "i)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "i)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

III - propor:

[...]

i) alterações nas políticas aplicáveis local e/ou regionalmente do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; da Política Ambiental Portuária e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "i)" – que atribui ao Conselho de Autoridade Portuária a prerrogativa de propor alterações nas políticas aplicáveis local e/ou regionalmente do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; da Política Ambiental Portuária; e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos – fundamenta-se na necessidade de ampliar e aprofundar a participação dos órgãos consultivos na definição e aprimoramento das diretrizes estratégicas que regem o setor portuário.

Essa medida visa responder ao dinamismo e às transformações que impactam o ambiente portuário, promovendo a atualização contínua das políticas que, por sua natureza, devem acompanhar as inovações tecnológicas, as mudanças nas demandas do mercado e a evolução dos desafios ambientais e de segurança. Ao facultar que o Conselho proponha alterações nesses instrumentos normativos, garante-se a incorporação de práticas inovadoras e o alinhamento das diretrizes locais e regionais com a estratégia nacional, fortalecendo a competitividade e a sustentabilidade do setor.

CD251834091400

Ademais, a inclusão desse aditamento reforça o compromisso com os princípios da transparência e da governança participativa, permitindo que os diversos stakeholders – que atuam na operação, na educação, na gestão ambiental e na

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

segurança digital dos portos – contribuam para a construção de uma política setorial robusta e adaptada às realidades específicas de cada região. Essa integração de competências e saberes é essencial para que os portos se modernizem e se adequem a um cenário global em constante evolução.

Apresentação: 13/08/2025 13:54:25.750 - PLO73325
EMC 618/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.618/2025

CD251834091400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251834091400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:54:25.750 - PL073325
EMC 618/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.618/2025

Por fim, o aditamento da alínea "i)" representa um avanço na articulação entre as esferas de gestão e execução das políticas públicas portuárias, demonstrando o compromisso com a melhoria contínua dos processos e a construção de um ambiente operacional seguro, eficiente e sustentável.

.....

..... Sala das Sessões,

.....

CD251834091400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251834091400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 619/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.619/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se a redação do §2º do Art.41, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º A União poderá delegar a exploração de portos públicos aos Estados e Municípios ou a Consórcios Públicos constituídos por estes, observado o disposto na Lei n° 9.277, de 10 de maio de 1996, e a exigência de que a exploração e gestão do porto público seja realizada por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado"

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do § 2º, que prevê a possibilidade de a União delegar a exploração de portos públicos aos Estados, Municípios ou Consórcios Públicos, está alinhada com a necessidade de promover uma gestão mais integrada e eficiente no setor portuário, fortalecendo a cooperação federativa e aprimorando os serviços públicos prestados à população.

A referência ao Art. 241 da Constituição Federal reforça a importância dos consórcios públicos como instrumento de gestão associada de

CD253629655400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253629655400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 619/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.619/2025

serviços públicos, permitindo a descentralização administrativa e a otimização de recursos. Essa modalidade facilita a união de esforços entre diferentes entes federativos para atender demandas regionais específicas, assegurando maior eficiência operacional e equilíbrio financeiro.

Ao exigir que a exploração e gestão do porto público sejam realizadas por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado, garante-se maior controle, transparência e alinhamento aos princípios da administração pública. Essa estrutura é fundamental para assegurar a continuidade e a qualidade dos serviços essenciais, além de atrair investimentos e potencializar o desenvolvimento da infraestrutura portuária.

Dessa forma, a delegação da exploração de portos públicos aos entes federativos e consórcios públicos promove um modelo de governança colaborativa, responsável e focada no interesse público, contribuindo para o fortalecimento da economia regional e nacional.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD253629655400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253629655400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 620/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.620/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se alínea "f" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

f) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "f)" – que estabelece a necessidade de o Conselho de Autoridade Portuária ser ouvido acerca da elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos – fundamenta-se no papel estratégico deste Conselho em representar e articular as diversas dimensões de interesse do setor portuário.

CD251339216700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251339216700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 620/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.620/2025

A experiência acumulada e a visão integrada do Conselho sobre os temas portuários revelam a importância de se promover uma sinergia efetiva entre o porto e as instituições de ensino e pesquisa. Dessa forma, a participação do Conselho no debate sobre políticas educacionais e tecnológicas garante que os programas voltados à formação profissional, à pesquisa aplicada e à extensão sejam adequadamente alinhados às reais necessidades e desafios do setor econômico portuário.

Ademais, a inclusão desta alínea fortalece o princípio da participação democrática e colaborativa, permitindo que os trabalhadores e demais stakeholders possam contribuir para o desenvolvimento de práticas inovadoras e qualificadoras. Essa abordagem não só eleva o nível de competitividade das operações portuárias, mas também potencializa a geração de conhecimento e o desenvolvimento de competências que são fundamentais para a evolução sustentável do setor.

Em síntese, ao assegurar a manifestação do Conselho de Autoridade Portuária sobre esse tema, promove-se a integração entre a educação profissional, a pesquisa e as práticas operacionais do porto, elevando o patamar técnico e tecnológico dos trabalhadores e, por conseguinte, a eficiência e a modernização de toda a cadeia portuária.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD251339216700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251339216700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:51:05.927 - PL073325
EMC 621/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.621/2025

90 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "j)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "j)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

j) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "j)" – que prevê que o Conselho de Autoridade Portuária seja ouvido a respeito da elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos – fundamenta-se na essencial necessidade de aliar o desenvolvimento do setor portuário às melhores práticas internacionais de gestão de saúde e segurança ocupacional. Em particular, a adoção dos princípios estabelecidos pela ISO 45001 – norma internacional para sistemas de gestão de saúde e segurança ocupacional – assegura a implementação de controles rigorosos, a mitigação de riscos e a promoção de um ambiente de trabalho mais seguro e saudável para os trabalhadores.

A ISO 45001 enfatiza a importância de um sistema de gestão que integre a participação ativa dos colaboradores, a liderança comprometida e a melhoria contínua, propiciando a identificação preemptiva de riscos e a implementação de medidas preventivas eficazes. Ao orientar a Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional dos Portos segundo tais diretrizes, garante-se que as práticas de segurança e prevenção estejam em consonância com os padrões internacionais, promovendo não somente a proteção dos trabalhadores, mas também a eficiência operacional e a resiliência do setor portuário.

Ademais, a participação do Conselho de Autoridade Portuária nesse processo

CD253400222900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253400222900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

reafirma o compromisso com a transparência, o diálogo e a responsabilidade na definição e execução das políticas setoriais. Essa medida fortalece a governança e contribui para a formação de uma cultura organizacional orientada para a segurança, fatores decisivos para a prevenção de acidentes e para a melhoria contínua dos ambientes de trabalho.

Apresentação: 13/08/2025 13:51:05.927 - PL073325
EMC 621/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.621/2025

CD253400222900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253400222900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:51:05.927 - PLO73325
EMC 621/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.621/2025

Em síntese, o aditamento da alínea "j)" reflete a integração de diretrizes reconhecidas internacionalmente com os interesses estratégicos no âmbito portuário, evidenciando o compromisso com a excelência na gestão de saúde e segurança ocupacional, conforme estabelecido pela ISO 45001.

.....

..... Sala das Sessões,

.....

CD253400222900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253400222900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 622/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.622/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescenta-Se alínea “h” ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

h) a apresentação das demonstrações financeiras dos portos públicos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea “h)” – que estabelece a apresentação das demonstrações financeiras dos portos públicos – fundamenta-se na necessidade de reforçar os princípios da transparência e da accountability na gestão dos portos. Essa medida visa assegurar que a administração portuária se conduza com o mais elevado grau de clareza na divulgação de suas

CD254309023200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254309023200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 622/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.622/2025

informações financeiras, permitindo o acompanhamento efetivo por parte dos órgãos de controle, dos usuários do serviço e da sociedade.

Ao garantir o acesso sistemático e periódico às demonstrações financeiras, fomenta-se uma cultura de prestação de contas que contribui para a identificação precoce de eventuais inconsistências e para o aprimoramento dos mecanismos internos de controle. Essa transparência fortalece a confiança dos stakeholders e viabiliza a implementação de políticas públicas mais eficazes, refletindo, assim, o compromisso dos portos públicos com a boa governança e com a integridade na administração dos recursos.

Em síntese, o aditamento da alínea “h)” promove a eficiência administrativa e o controle social, integrando os valores democráticos e contribuindo para o desenvolvimento sustentável do setor portuário, por meio do rigor no monitoramento e na divulgação dos dados financeiros. Essa iniciativa representa, portanto, um avanço significativo na gestão dos portos públicos e no fortalecimento dos mecanismos de accountability.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254309023200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254309023200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 623/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.623/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se a redação do inciso II, do Art.42, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"II - consulta ao respectivo poder público municipal, em especial, quanto ao cumprimento das exigências relativas ao Plano Diretor (Art.4º, III, "a", Lei nº 10.257/2001), previsão da infraestrutura correspondente a mitigar os efeitos do aumento de geração de tráfego (conforme expresso no Art.2º, VI, "d" da Lei nº 10.257/2001)," e impacto socioeconômico no município.

JUSTIFICAÇÃO

A exigência de consulta ao respectivo poder público municipal, no âmbito do inciso II, reforça o compromisso com o planejamento urbano sustentável e a harmonização das atividades portuárias com o desenvolvimento das cidades. Tal diretriz está em consonância com o princípio da maior integração entre porto e cidade, como bem expresso no presente Projeto de Lei, de forma a atender ao previsto no Estatuto da Cidade (Lei nº

CD252819235900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252819235900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 623/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.623/2025

10.257/2001), que tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

O cumprimento das exigências relativas ao Plano Diretor, nos termos do Art. 4º, III, "a)", da Lei nº 10.257/2001, assegura que os projetos portuários estejam alinhados com o planejamento estratégico municipal, promovendo o uso racional do solo urbano e prevenindo impactos negativos decorrentes de empreendimentos de grande porte. Além disso, a previsão da infraestrutura necessária para mitigar os efeitos do aumento de tráfego, conforme expresso no Art. 2º, VI, "d)", da mesma lei, é essencial para evitar transtornos à mobilidade urbana e garantir a qualidade de vida dos cidadãos.

Ao estabelecer um diálogo estreito com o poder público municipal, esta medida contribui para evitar a instalação de atividades que possam atuar como polos geradores de tráfego sem a devida adequação da infraestrutura, promovendo, assim, uma gestão integrada e responsável do território. Dessa forma, busca-se alcançar um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico, proporcionado pela operação portuária, e o bem-estar urbano, fortalecendo os vínculos entre a comunidade portuária e a cidade.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD252819235900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252819235900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 624/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.624/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescenta-se alínea “g” ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

g) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Ambiental Portuária;

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da alínea “g)” – que prevê a elaboração e execução, no âmbito local e/ou regional, da Política Ambiental Portuária – justifica-se pela necessidade de integrar, de forma ampla e sistemática, os instrumentos de gestão ambiental aos processos decisórios do setor portuário. Esta medida reconhece o papel estratégico do Conselho de Autoridade Portuária na

CD259430787800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259430787800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 624/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.624/2025

definição de diretrizes que permitam um gerenciamento eficaz dos impactos ambientais decorrentes das atividades portuárias.

Os portos, por sua natureza complexa e multifacetada, possuem a obrigação de elaborar inventários de Aspectos Ambientais Significativos, os quais são instrumentos essenciais para identificar, quantificar e priorizar as fontes de impacto ambiental. Tais inventários constituem a base para a implementação de ações mitigadoras e corretivas, bem como para o aprimoramento contínuo dos sistemas de gestão ambiental. Assim, permitir que o Conselho se manifeste sobre a Política Ambiental Portuária fortalece a interação entre os setores operacionais, técnicos e de planejamento, garantindo que as medidas adotadas reflitam as reais necessidades e desafios ambientais do setor.

Ademais, a participação do Conselho em todas as fases – desde a concepção até a execução – da Política Ambiental Portuária promove sinergia entre os interesses estratégicos do setor e o compromisso institucional com a sustentabilidade. Essa integração não só aprimora o monitoramento dos impactos ambientais, mas também assegura maior transparência, previsibilidade e governança, condições fundamentais para o desenvolvimento sustentável da atividade portuária.

Em síntese, o aditamento da alínea “g)” fortalece o princípio da participação democrática e do diálogo entre os diversos stakeholders, alinhando as práticas portuárias com as exigências ambientais contemporâneas e reforçando a importância dos instrumentos de gestão ambiental, como os inventários de Aspectos Ambientais Significativos.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD259430787800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259430787800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:49:11.217 - PL073325
EMC 625/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.625/2025

89 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "g)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "g)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

g) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Ambiental Portuária;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "g)" – que prevê a elaboração e execução, no âmbito local e/ou regional, da Política Ambiental Portuária – justifica-se pela necessidade de integrar, de forma ampla e sistemática, os instrumentos de gestão ambiental aos processos decisórios do setor portuário. Esta medida reconhece o papel estratégico do Conselho de Autoridade Portuária na definição de diretrizes que permitam um gerenciamento eficaz dos impactos ambientais decorrentes das atividades portuárias.

Os portos, por sua natureza complexa e multifacetada, possuem a obrigação de elaborar inventários de Aspectos Ambientais Significativos, os quais são instrumentos essenciais para identificar, quantificar e priorizar as fontes de impacto ambiental. Tais inventários constituem a base para a implementação de ações mitigadoras e corretivas, bem como para o aprimoramento contínuo dos sistemas de gestão ambiental. Assim, permitir que o Conselho se manifeste sobre a Política Ambiental Portuária fortalece a interação entre os setores operacionais, técnicos e de planejamento, garantindo que as medidas adotadas reflitam as reais necessidades e desafios ambientais do setor.

Ademais, a participação do Conselho em todas as fases – desde a concepção até a execução – da Política Ambiental Portuária promove sinergia entre os interesses estratégicos do setor e o compromisso institucional com a sustentabilidade. Essa integração não só aprimora o monitoramento dos impactos ambientais, mas também assegura maior transparência, previsibilidade e governança, condições fundamentais para

CD251108161600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251108161600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:49:11.217 - PLO73325
EMC 625/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.625/2025

o desenvolvimento sustentável da atividade portuária.

Em síntese, o aditamento da alínea "g)" fortalece o princípio da participação democrática e do diálogo entre os diversos stakeholders, alinhando as práticas

CD251108161600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251108161600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

portuárias com as exigências ambientais contemporâneas e reforçando a importância dos instrumentos de gestão ambiental, como os inventários de Aspectos Ambientais Significativos.

.....

..... Sala das Sessões,

.....

Apresentação: 13/08/2025 13:49:11.217 - PLO73325
EMC 625/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.625/2025

CD251108161600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251108161600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 626/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.626/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se a redação do Art.48, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 48. A concessão de bem público destinada à exploração do porto público será realizada mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação e consulta aos entes subnacionais quanto ao interesse na exploração do porto público, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.”

JUSTIFICAÇÃO

O disposto no Art. 48 reforça a importância de garantir que a concessão de bem público destinada à exploração de portos públicos seja realizada de forma transparente, estratégica e em conformidade com os princípios legais vigentes. Ao estabelecer a obrigatoriedade de licitação e consulta aos entes subnacionais quanto ao interesse na exploração do porto público, assegura-se a participação efetiva desses entes no processo decisório, promovendo a descentralização e fortalecendo o pacto federativo.

CD255901167800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255901167800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 626/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.626/2025

O porto é uma infraestrutura econômica de natureza altamente estratégica, desempenhando um papel crucial no desenvolvimento local e regional. Sua gestão e exploração impactam diretamente na dinamização das cadeias produtivas, no fortalecimento da economia regional e na integração ao mercado global. Nesse sentido, garantir aos entes subnacionais o direito de preempção na exploração do porto público, aplicado aos entes subnacionais assegurando que, havendo interesse na exploração de um porto público, esses entes tenham prioridade, respeitando os termos estabelecidos na legislação, como a Lei nº 9.277, permitindo àqueles mais próximos das realidades e necessidades locais tenham prioridade na gestão dessa infraestrutura essencial.

Além disso, a participação dos entes subnacionais, por meio de consulta e possível delegação, promove maior sinergia entre as políticas públicas locais e o desenvolvimento das operações portuárias, contribuindo para a geração de empregos, aumento da competitividade econômica e aprimoramento da infraestrutura logística. Ao alinhar a exploração dos portos públicos aos interesses locais e regionais, busca-se um modelo de governança equilibrado e voltado para o bem-estar social e o progresso econômico.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD255901167800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255901167800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 627/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.627/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Aditar a alínea "j)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

j) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos;

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da alínea "j)" – que prevê que o Conselho de Autoridade Portuária seja ouvido a respeito da elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional nos Portos – fundamenta-se na essencial necessidade de aliar o desenvolvimento do setor portuário às melhores práticas internacionais de

CD251351884900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251351884900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 627/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.627/2025

gestão de saúde e segurança ocupacional. Em particular, a adoção dos princípios estabelecidos pela ISO 45001 – norma internacional para sistemas de gestão de saúde e segurança ocupacional – assegura a implementação de controles rigorosos, a mitigação de riscos e a promoção de um ambiente de trabalho mais seguro e saudável para o trabalhadores.

A ISO 45001 enfatiza a importância de um sistema de gestão que integre a participação ativa dos colaboradores, a liderança comprometida e a melhoria contínua, propiciando a identificação preemptiva de riscos e a implementação de medidas preventivas eficazes. Ao orientar a Política Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional dos Portos segundo tais diretrizes, garante-se que as práticas de segurança e prevenção estejam em consonância com os padrões internacionais, promovendo não somente a proteção dos trabalhadores, mas também a eficiência operacional e a resiliência do setor portuário.

Ademais, a participação do Conselho de Autoridade Portuária nesse processo reafirma o compromisso com a transparência, o diálogo e a responsabilidade na definição e execução das políticas setoriais. Essa medida fortalece a governança e contribui para a formação de uma cultura organizacional orientada para a segurança, fatores decisivos para a prevenção de acidentes e para a melhoria contínua dos ambientes de trabalho.

Em síntese, o aditamento da alínea “j)” reflete a integração de diretrizes reconhecidas internacionalmente com os interesses estratégicos no âmbito portuário, evidenciando o compromisso com a excelência na gestão de saúde e segurança ocupacional, conforme estabelecido pela ISO 45001.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA

Deputada Federal PT/SC

CD251351884900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251351884900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 628/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.628/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprime-se a redação do inciso I, do Art.44, renumerando os demais.

“Art. 44. É vedado:

I - aos Estados e Municípios legislar sobre regime de exploração portuária; e”

JUSTIFICAÇÃO

A supressão do inciso "I - aos Estados e Municípios legislar sobre regime de exploração portuária" é justificada com base na melhor técnica legislativa, visto que a vedação já está explicitamente prevista no Art. 22, inciso X, da Constituição Federal, que dispõe: "Compete privativamente à União legislar sobre: X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial".

Manter tal dispositivo redundante no texto legal seria desnecessário, uma vez que a Constituição já disciplina de maneira clara a exclusividade legislativa da União sobre o tema. Assim, a sua supressão contribui para uma redação mais enxuta, objetiva e alinhada aos princípios da simplicidade e da clareza que norteiam a elaboração de normas jurídicas.

CD258083849600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258083849600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 628/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.628/2025

Além disso, a eliminação dessa duplicidade evita interpretações equivocadas ou a impressão de que há sobreposição de competências, fortalecendo a coerência do ordenamento jurídico e garantindo maior segurança normativa.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD258083849600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258083849600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:47:29.367 - PL073325
EMC 629/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.629/2025

88 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "h)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "h)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

h) a apresentação das demonstrações financeiras dos portos públicos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "h)" – que estabelece a apresentação das demonstrações financeiras dos portos públicos – fundamenta-se na necessidade de reforçar os princípios da transparência e da accountability na gestão dos portos. Essa medida visa assegurar que a administração portuária se conduza com o mais elevado grau de clareza na divulgação de suas informações financeiras, permitindo o acompanhamento efetivo por parte dos órgãos de controle, dos usuários do serviço e da sociedade.

Ao garantir o acesso sistemático e periódico às demonstrações financeiras, fomenta- se uma cultura de prestação de contas que contribui para a identificação precoce de eventuais inconsistências e para o aprimoramento dos mecanismos internos de controle. Essa transparência fortalece a confiança dos stakeholders e viabiliza a implementação de políticas públicas mais eficazes, refletindo, assim, o compromisso dos portos públicos com a boa governança e com a integridade na administração dos recursos.

Em síntese, o aditamento da alínea "h)" promove a eficiência administrativa e o controle social, integrando os valores democráticos e contribuindo para o desenvolvimento sustentável do setor portuário, por meio do rigor no monitoramento e na divulgação dos dados financeiros. Essa iniciativa representa, portanto, um avanço significativo na gestão dos portos públicos e no fortalecimento dos mecanismos de accountability.

CD251853486900

.....

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251853486900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

..... Sala das Sessões,

.....

Apresentação: 13/08/2025 13:47:29.367 - PL073325
EMC 629/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.629/2025

CD251853486900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251853486900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 630/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.630/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se a redação do Art.82, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 82. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, bem como as condições operacionais por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.”

JUSTIFICAÇÃO

A modificação do texto do artigo 82 encontra seu fundamento na doutrina da "facilidade essencial" (Essential Facilities), que reconhece que determinadas infraestruturas possuem caráter indispensável para a realização de atividades econômicas fundamentais. Nesse contexto, os portos representam facilidades essenciais para o comércio exterior, sendo cruciais para a movimentação eficiente de mercadorias e a integração econômica internacional.

CD257870011700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257870011700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 630/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.630/2025

A competência atribuída à Antaq para disciplinar as condições de acesso e operacionais às instalações portuárias autorizadas, em caráter excepcional, busca garantir o equilíbrio entre os interesses de todos os envolvidos. Ao regulamentar a utilização dessas facilidades essenciais por terceiros, assegura-se a funcionalidade e acessibilidade das infraestruturas, evitando práticas anticompetitivas ou abusivas por parte do titular da autorização.

Ademais, a intervenção regulatória visa também mitigar as dificuldades operacionais que possam surgir quando o titular da autorização restringe ou compromete o acesso de interessados às instalações portuárias. Nesse cenário, a atuação da agência reguladora se revela indispensável para assegurar o cumprimento da função social das facilidades essenciais, promovendo a concorrência leal e o desenvolvimento econômico sustentável.

A remuneração adequada ao titular da autorização, prevista no artigo, é um mecanismo que busca preservar os direitos deste, evitando prejuízos financeiros e incentivando investimentos contínuos na melhoria das infraestruturas portuárias. Dessa forma, a regulação da Antaq equilibra os direitos dos titulares e o acesso justo para terceiros, harmonizando interesses diversos e garantindo o cumprimento das normativas aplicáveis.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257870011700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257870011700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 11/06/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 631/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.631/2025

77 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprime-se o inciso XXIX do artigo 13 do Projeto de Lei nº

733/2025. "Art. 13 .....

~~" XXIX – realizar, facultativamente, a terceirização da administração de unidades do porto".~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização, uma vez que a lógica dos empresários é auferir lucro, ao passo que o poder público busca apenas manter e ampliar as condições estruturais a bem de toda a sociedade.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

CD251304405400

s as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na ção e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade como o setor portuário.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251304405400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

.....
..... Sala da Comissão
.....

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 631/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.631/2025

CD251304405400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251304405400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 632/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.632/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescenta-se §1º ao Art.83, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"§1º A abertura da Chamada Pública ou manifestação de interessado em obter autorização para instalação portuária devem, previamente, comprovar que há demanda suficiente de movimentações portuárias do respectivo complexo portuário a ser atendida pela nova instalação e que esta proporcionará aumento de capacidade destinada ao atendimento da demanda, com demonstrativo que evidencie que as melhorias operacionais ou a ampliação da superestrutura nas instalações existentes não são suficientes para atender à demanda prevista no horizonte do planejamento setorial do complexo."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do §1º tem como objetivo alinhar os requisitos para abertura de chamada pública ou obtenção de autorização de instalação portuária ao planejamento estratégico setorial, em conformidade com os princípios estabelecidos no Plano Mestre. Esse dispositivo visa assegurar que

CD256412906900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256412906900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 632/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.632/2025

o aumento de capacidade para atendimento à demanda seja realizado de maneira eficiente e sustentável, observando as etapas progressivas definidas pelo Plano Mestre, que priorizam: melhorias operacionais, expansão da superestrutura existente e, somente em último caso, a implantação de novas infraestruturas.

A exigência de comprovação por parte dos interessados de que as alternativas iniciais — melhorias operacionais e ampliação da superestrutura — são insuficientes para atender à demanda prevista no horizonte do planejamento setorial do complexo portuário reforça a necessidade de um planejamento integrado e evita a realização de investimentos desnecessários ou excessivos em novas instalações. Essa abordagem favorece a racionalização dos recursos e a otimização das estruturas existentes, contribuindo para a eficiência operacional e a preservação ambiental no setor portuário, bem como a evitar manifestações de interessados que visam, somente, a obtenção de autorização de instalações não exequíveis.

Ao condicionar a autorização para a construção de novas instalações portuárias a uma análise técnica fundamentada, o dispositivo promove transparência, previsibilidade e segurança jurídica, elementos indispensáveis para o desenvolvimento sustentável do sistema portuário nacional e para a competitividade do Brasil no cenário internacional.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256412906900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256412906900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:45:24.407 - PL073325
EMC 633/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.633/2025

87 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "f)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "f)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

f) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "f)" – que estabelece a necessidade de o Conselho de Autoridade Portuária ser ouvido acerca da elaboração e execução, no plano local e/ou regional, da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos – fundamenta-se no papel estratégico deste Conselho em representar e articular as diversas dimensões de interesse do setor portuário.

A experiência acumulada e a visão integrada do Conselho sobre os temas portuários revelam a importância de se promover uma sinergia efetiva entre o porto e as instituições de ensino e pesquisa. Dessa forma, a participação do Conselho no debate sobre políticas educacionais e tecnológicas garante que os programas voltados à formação profissional, à pesquisa aplicada e à extensão sejam adequadamente alinhados às reais necessidades e desafios do setor econômico portuário.

Ademais, a inclusão desta alínea fortalece o princípio da participação democrática e colaborativa, permitindo que os trabalhadores e demais stakeholders possam contribuir para o desenvolvimento de práticas inovadoras e qualificadoras. Essa abordagem não só eleva o nível de competitividade das operações portuárias, mas também potencializa a geração de conhecimento e o desenvolvimento de competências que são fundamentais para a evolução sustentável do setor.

Em síntese, ao assegurar a manifestação do Conselho de Autoridade Portuária sobre esse tema, promove-se a integração entre a educação profissional, a pesquisa e as práticas operacionais do porto, elevando o patamar técnico e tecnológico dos trabalhadores e, por conseguinte, a eficiência e a modernização de toda a cadeia portuária.

.....

CD259786034200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259786034200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

..... Sala das Sessões,

.....

Apresentação: 13/08/2025 13:45:24.407 - PLO73325
EMC 633/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.633/2025

CD259786034200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259786034200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 634/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.634/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o inciso VIII do Art.3º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias, promovendo sua integração aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários, com vistas à capacitação, atualização profissional e melhoria da produtividade nas operações portuárias."

JUSTIFICAÇÃO

O inciso VIII promove a integração entre inovação tecnológica e formação profissional contínua dos trabalhadores portuários, alinhando-se diretamente às finalidades dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia previstas na Lei nº 11.892/2008. Esses Institutos desempenham um papel essencial na oferta de educação profissional e tecnológica em todos os níveis e modalidades, com o objetivo de formar e qualificar cidadãos para atuação nos diversos setores da economia, com especial atenção ao desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

CD258392582300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258392582300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 20:58:52.137 - PL073325
EMC 634/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.634/2025

A vinculação da inovação e do desenvolvimento de novas tecnologias aos processos de formação inicial e continuada dos trabalhadores portuários assegura que os avanços tecnológicos sejam acompanhados pela capacitação e atualização profissional dos envolvidos. Essa abordagem fortalece a produtividade e a eficiência das operações portuárias, ao mesmo tempo em que promove a inclusão social e econômica por meio da qualificação profissional.

Ademais, essa iniciativa fomenta a integração estratégica entre os setores econômicos e educacionais, aproveitando o potencial dos Institutos Federais para fornecer suporte técnico e científico na formação dos trabalhadores. Dessa forma, o inciso VIII contribui para o aprimoramento da força de trabalho portuária e para o fortalecimento do papel dos portos como facilitadores do comércio exterior e do desenvolvimento econômico do Brasil.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD258392582300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258392582300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

C

CÂMARA DOS

Apresentação: 17/06/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 635/2025 => PL 733/2025
EMC n.635/2025

78 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprime-se o § 2º artigo 19 do Projeto de Lei nº

733/2025. "Art.

19. .....

~~§ 2º O representante dos empregados está sujeito a todos os critérios e exigências para o cargo de conselheiro de administração previsto em lei e no estatuto da respectiva empresa".~~

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, inciso IV, estabelece a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado democrático de direito, o que implica o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores e a sua participação nas decisões que impactam suas condições de trabalho e suas vidas. O artigo 7º da Constituição, por sua vez, garante uma série de direitos fundamentais aos trabalhadores, incluindo o direito à participação nas decisões que afetam o ambiente de trabalho e as empresas em que atuam.
Não por outra razão, o legislador definiu o artigo 10 da Constituição Federal, com a seguinte redação: **"É assegurada a participação dos trabalhadores e empregados nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação".**

Neste contexto, a participação dos trabalhadores na gestão das empresas públicas ou sociedades de economia mista é um direito constitucionalmente assegurado e uma prática que visa a transparência e a justiça nas decisões dessas entidades. A Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que regula o regime jurídico das empresas públicas e sociedades de economia mista, no artigo 10, estabelece que o Conselho de Administração dessas entidades deve ser composto de maneira a garantir uma representação equilibrada dos interesses da sociedade e dos empregados.
Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas decisões, tem consolidado o entendimento de que os sindicatos possuem legitimidade para representar os trabalhadores em diversas questões, incluindo a participação nos processos decisórios das empresas e órgãos públicos. Em decisões como a *ADI 1.940*, o STF reconheceu a legitimidade dos sindicatos para representar os trabalhadores em diversas frentes, destacando que, como representantes da categoria, os sindicatos possuem a capacidade de defender e representar os interesses coletivos dos trabalhadores, incluindo a sua participação na gestão das empresas em que atuam.

CD258773285900

também se posicionou, em decisões como a *ADI 4.679*, sobre a relevância da pação dos trabalhadores nos processos decisórios das empresas públicas e lades de economia mista, especialmente em cargos de administração e zação, reconhecendo a importância da representação sindical para garantir que as

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258773285900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

políticas dessas empresas atendam aos direitos e interesses dos empregados.

Ademais, a Convenção 135 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, recomenda a presença de representantes dos trabalhadores nos órgãos de administração das empresas públicas, como forma de promover o diálogo social e a cooperação entre empregador e empregado. A interpretação dessa convenção reforça a ideia de que a participação dos sindicatos na escolha de representantes é uma prática legal e alinhada aos compromissos internacionais do Brasil.

Apresentação: 08/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 35/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.635/2025

CD258773285900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258773285900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:34:13.073 - PL073325
EMC 635/2025 PL 733/2025 -> PL 733/2025
EMC n.635/2025

Portanto, a prática de os sindicatos indicarem representantes dos trabalhadores para o CONSAD das empresas públicas e sociedades de economia mista é não apenas legal, mas também está em conformidade com os direitos constitucionais e com as decisões do STF, que reconhecem a legitimidade dos sindicatos como representantes dos trabalhadores para todos os fins legais.

.....
..... Sala da Comissão
.....

CD258773285900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258773285900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:42:37.070 - PL073325
EMC 636/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.636/2025

86 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe aditar alínea "e)" ao texto do Art.22, inciso I, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Aditar a alínea "e)" ao texto do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

I - ser ouvido sobre:

[...]

e) a elaboração e execução, no plano local e/ou regional, do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "e) a elaboração e execução do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária" no dispositivo tem por finalidade garantir que o Conselho de Autoridade Portuária exerça sua legítima prerrogativa de manifestação sobre todos os temas de interesse do porto. Essa medida se justifica pela relevância estratégica do Plano Nacional de Dragagem, instrumento essencial para assegurar a navegabilidade, a eficiência operacional e a sustentabilidade das atividades portuárias e hidroviárias.

O Plano em questão estabelece diretrizes que impactam diretamente a segurança, o meio ambiente e a competitividade do setor. Assim, ao possibilitar que o Conselho seja ouvido quanto à sua elaboração e execução, assegura-se a integração das diversas perspectivas e expertises dos agentes portuários na formulação de políticas que atendam, de maneira ampla e democrática, aos interesses coletivos do setor. Essa participação reforça o princípio do negociado sobre o legislado e fortalece a governança setorial, promovendo transparência e eficiência na tomada de decisões.

Por fim, a medida corrobora a legitimidade do Conselho de Autoridade Portuária como órgão representativo e consultivo, capacitado a se pronunciar de forma técnica e abrangente sobre os assuntos que permeiam o universo portuário. Dessa forma, a inserção da alínea "e" contribui para o aperfeiçoamento das políticas públicas e normativas que regem o setor, refletindo o compromisso com a participação efetiva e a representatividade dos stakeholders envolvidos.

CD255318822600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255318822600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

.....

..... Sala das Sessões,

.....

Apresentação: 13/08/2025 13:42:37.070 - PL073325
EMC 636/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.636/2025

CD255318822600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255318822600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 11:05:17.320 - PL073325
EMC 637/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.637/2025

EMENDA AO PLP Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências

Acrescente-se o § 3º, ao art. 38 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, que passa a vigor com a seguinte redação:

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.

(....)

§3º. Fica assegurada a participação dos agentes de mercado na composição da Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos.

JUSTIFICAÇÃO

Este acréscimo busca conferir clareza e segurança jurídica à composição da Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário, assegurando expressamente a representatividade de todos os agentes diretamente envolvidos nas atividades portuárias.

A previsão explícita contribui para a legitimidade e a eficácia das normas produzidas pela Câmara, bem como fortalece a sua atuação preventiva e conciliatória na resolução de conflitos, alinhando-se aos objetivos fundamentais do PL nº 733/2025.

A presente proposta é um passo relevante na consolidação de um ambiente regulatório mais moderno, colaborativo e eficiente, capaz de promover inovação, reduzir ineficiências e contribuir com o desenvolvimento sustentável do setor portuário e aquaviário.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

CD254234032300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254234032300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Tibé

Deputado LUIS TIBÉ
AVANTE/MG

Apresentação: 14/08/2025 11:05:17.320 - PLO73325
EMC 637/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.637/2025

CD254234032300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254234032300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Tibé

Apresentação: 30/09/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 638/2025 => PL 733/2025
EMC n.638/2025

79 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprime-se o texto do §1º do artigo 20 do Projeto de Lei nº

733/2025, "Art. 20. .....

~~**§ 1º Quando o porto público integrar um complexo portuário, o CAP será do complexo portuário.**~~

JUSTIFICATIVA

A manutenção da autoridade portuária sob gestão pública é medida indispensável para assegurar o interesse público, a soberania nacional e a proteção dos direitos trabalhistas no setor. Está em consonância com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, especialmente aqueles firmados com a OIT. O desmonte da gestão pública neste setor poderá acarretar desequilíbrios regulatórios, sociais e econômicos de longo prazo.

Deste modo, recomenda-se a permanência da autoridade portuária sob administração pública, como forma de garantir uma política portuária alinhada com os princípios constitucionais da eficiência, legalidade, interesse coletivo e função social do Estado.

Os portos são ativos de infraestrutura crítica para o desenvolvimento nacional. São canais fundamentais para a entrada e saída de mercadorias, impactando diretamente a balança comercial, a competitividade econômica e a integração regional. A autoridade portuária pública tem o papel de planejar, coordenar e fiscalizar a operação portuária com foco no interesse coletivo, garantindo o acesso isonômico aos terminais, a modicidade tarifária e a sustentabilidade ambiental.

A privatização da autoridade portuária representa um risco à autonomia do Estado em um setor altamente estratégico, podendo comprometer a soberania logística, gerar desequilíbrios concorrenciais e reduzir a capacidade de regulação e fiscalização.

O Brasil é signatário de diversas convenções da OIT que versam sobre a proteção do trabalho e a atuação do Estado em setores com forte impacto social. Destacam-se:

- *Convenção nº 137 da OIT* – Trata da repercussão social das novas tecnologias nos portos e da proteção do trabalho portuário. Esta convenção recomenda aos Estados-membros a adoção de medidas para assegurar o emprego regular, a qualificação e a proteção dos trabalhadores portuários, especialmente frente à modernização e automatização dos serviços.
- *Convenção nº 94 da OIT* – Estabelece que contratos firmados por autoridades públicas devem conter cláusulas que assegurem condições de trabalho justas, preservando os direitos dos trabalhadores empregados direta ou indiretamente em obras e serviços públicos.

Ambas as convenções reforçam a necessidade da presença ativa do Estado na regulação e execução de políticas públicas em áreas estratégicas e de alta sensibilidade social, como o setor portuário.

CD254520813000

.....

..... Sala da Comissão

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254520813000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

.....

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PLO73325
EMC 638/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.638/2025

CD254520813000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254520813000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 639/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.639/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescenta-se alínea "i" ao texto do inciso III do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 ...

III - propor:

[...]

i) alterações nas políticas aplicáveis local e/ou regionalmente do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; da Política Ambiental Portuária e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos;

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da alínea "i" – que atribui ao Conselho de Autoridade Portuária a prerrogativa de propor alterações nas políticas aplicáveis local e/ou regionalmente do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da

CD253655902500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253655902500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 639/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.639/2025

Política Nacional de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; da Política Ambiental Portuária; e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos – fundamenta-se na necessidade de ampliar e aprofundar a participação dos órgãos consultivos na definição e aprimoramento das diretrizes estratégicas que regem o setor portuário.

Essa medida visa responder ao dinamismo e às transformações que impactam o ambiente portuário, promovendo a atualização contínua das políticas que, por sua natureza, devem acompanhar as inovações tecnológicas, as mudanças nas demandas do mercado e a evolução dos desafios ambientais e de segurança. Ao facultar que o Conselho proponha alterações nesses instrumentos normativos, garante-se a incorporação de práticas inovadoras e o alinhamento das diretrizes locais e regionais com a estratégia nacional, fortalecendo a competitividade e a sustentabilidade do setor.

Ademais, a inclusão desse aditamento reforça o compromisso com os princípios da transparência e da governança participativa, permitindo que os diversos stakeholders – que atuam na operação, na educação, na gestão ambiental e na segurança digital dos portos – contribuam para a construção de uma política setorial robusta e adaptada às realidades específicas de cada região. Essa integração de competências e saberes é essencial para que os portos se modernizem e se adequem a um cenário global em constante evolução.

Por fim, o aditamento da alínea “i” representa um avanço na articulação entre as esferas de gestão e execução das políticas públicas portuárias, demonstrando o compromisso com a melhoria contínua dos processos e a construção de um ambiente operacional seguro, eficiente e sustentável.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD253655902500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253655902500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 13:40:14.187 - PL073325
EMC 640/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.640/2025

85 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto Art.20, caput, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto o texto do Art.20, caput que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. Será instituído, em cada porto público e/ou complexo portuário, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

J U S T I F I C A Ç Ã O

A instauração do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) em cada porto público e/ou complexo portuário responde à necessidade de um organismo consultivo e deliberativo que promova uma gestão integrada e colaborativa dos portos, especialmente quando se encontram reunidos em um mesmo cluster. Essa medida é fundamental para enfrentar desafios comuns e capitalizar oportunidades que beneficiem não apenas cada porto individualmente, mas toda a região portuária.

Assim, o Fomento à Cooperação e à Integração dos portos situados em clusters compartilham uma realidade operacional e estratégica semelhante, onde os desafios – como infraestrutura, segurança, competitividade e sustentabilidade – costumam ser interdependentes. Ao instituir o CAP, cria-se um fórum permanente para o intercâmbio de experiências e a harmonização de procedimentos. Esse espaço de diálogo facilita a cooperação mútua, permitindo que as melhores práticas sejam disseminadas e que haja maior sinergia nas ações de desenvolvimento regional.

A busca pelo Aperfeiçoamento da Gestão e da Tomada de Decisões com a criação de um órgão consultivo e deliberativo proporciona a consolidação de uma estrutura de governança que auxilia na elaboração e execução de políticas portuárias eficazes. Com a participação de especialistas e representantes dos diversos segmentos do setor, o CAP contribui para uma tomada de decisão mais democrática e fundamentada, o que resulta em ações mais assertivas e alinhadas com as necessidades específicas de cada porto ou complexo portuário.

Cada vez mais a Transparência e Responsividade nas Ações promove maior transparência na gestão dos portos ao envolver múltiplos atores na supervisão e no acompanhamento das atividades. Essa transparência gera

CD250930979000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250930979000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:40:14.187 - PLO73325
EMC 640/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.640/2025

confiança e possibilita a implementação de mecanismos de controle social, essenciais para a responsabilização dos gestores públicos. Além disso, a existência de um órgão colegiado agiliza a resposta a eventuais crises ou oportunidades, garantindo que as medidas adotadas sejam oportunas e bem fundamentadas.

Portanto, a Integração de Políticas Públicas e Desenvolvimento Econômico Regional, ao articular as estratégias de gestão entre os portos de um mesmo cluster,

CD250930979000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250930979000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:40:14.187 - PL073325
EMC 640/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.640/2025

o CAP se torna um elo vital entre as políticas públicas e a prática operacional. Essa integração não apenas amplia a eficiência dos serviços portuários, mas também potencializa o impacto econômico das atividades portuárias na região. Por meio dessa colaboração, é possível maximizar o volume de movimentação, estimular investimentos e gerar empregos, promovendo o desenvolvimento econômico e o fortalecimento da competitividade regional.

Em síntese, a instituição do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) justifica-se pela necessidade de criar um ambiente de colaboração estratégica, onde a troca de informações e a deliberação conjunta possam elevar o patamar de eficiência e inovação dos portos públicos. Esse organismo se apresenta, portanto, como um instrumento essencial para a modernização e a integração do setor portuário, colocando os portos em uma posição de vantagem para responder aos desafios contemporâneos e impulsionar o desenvolvimento regional.

.....

..... Sala das Sessões,

.....

CD250930979000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250930979000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 11:05:17.320 - PL073325
EMC 641/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.641/2025

EMENDA AO PLP Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências

Altere-se o artigo 137 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passa a constar com a seguinte redação:

"Art. 137. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas pelo País, enquanto o vincularem, bem como a observância a normas internacionais que versem a respeito de critérios técnicos que garantam a segurança e qualidade das operações, desde que não conflitem diretamente com o entendimento da ANTAQ e demais agentes públicos competentes".

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional do Meio Ambiente, instituída pela Lei Federal nº 6.938/1981, já previu a observância ao princípio da prevenção no ordenamento jurídico brasileiro, a fim de afastar o risco ambiental.

Por este motivo, entende-se que, na existência de normas técnicas que garantam melhoria e aprimoramento da segurança e qualidade operacional, em especial em ambiente particularmente vulnerável a acidentes, como é o caso de portos e atividades fluviais, devem ser implementadas as regras mais modernas ao assunto.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado LUIS TIBÉ
AVANTE/MG

CD257707189100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257707189100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Tibé

Apresentação: 13/08/2025 13:04:13.073 - PL073325
EMC 642/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.642/2025

80 - EMENDA SUBSTITUSTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda SUBSTITUTIVA do inciso XXXI do Art.13 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Substitua-se o disposto n o inciso XXXI do Art.13, para passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 13. Compete à autoridade portuária:

[...]

XXXI- prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária, inserindo-a na estrutura organizacional da empresa pública ou sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da expressão ***"... inserindo-a na estrutura organizacional da empresa pública ou sociedade de economia mista ou Consórcio Público formado pela União, Estados ou Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público"*** no inciso XXXI justifica-se pela necessidade de incorporar de forma integrada o apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária ao núcleo decisório da entidade gestora do porto.

Ao alinhar o apoio técnico e administrativo à estrutura organizacional da entidade responsável, garante-se que esse suporte não opere de maneira isolada ou externa, mas seja parte intrínseca do processo de gestão e tomada de decisões. Essa integração promove uma atuação harmoniosa entre os diferentes setores, possibilitando que o Conselho de Autoridade Portuária tenha acesso a informações, tecnologia, e expertise de forma contínua e alinhada aos objetivos estratégicos da gestão portuária.

Em síntese, a presença dessa expressão no inciso XXXI é fundamental para consolidar um modelo de gestão integrado e robusto, capaz de fomentar a excelência operacional, a transparência e a inovação na exploração e administração dos portos públicos. Essa medida, portanto, não só fortalece o papel do Conselho de Autoridade Portuária como também assegura que as decisões e ações estejam alinhadas às demandas contemporâneas de governança e desenvolvimento sustentável.

.....

Sala das Sessões, ...

CD256946875500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256946875500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 11:05:17.320 - PLO73325
EMC 643/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.643/2025

EMENDA AO PLP Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências

Altere-se o art. 23 do Projeto de Lei nº 733, de 2025 e acrescente-se, o seguinte parágrafo 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º, que passam a vigorar com a seguinte redação:

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, ressalvados os procedimentos especiais e/ou simplificados de despacho aduaneiro de importação e exportação e as hipóteses de autorizações extraordinárias para a realização de tais operações em locais ou recintos não alfandegados previstos na legislação específica e/ou em normas infralegais editadas pela autoridade aduaneira competente."

§1º. 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.

§ 2º A autoridade aduaneira promoverá o alinhamento de suas normas e procedimentos com as autoridades portuárias e agências reguladoras, observados os princípios da eficiência, simplificação administrativa e celeridade processual, visando à redução de custos logísticos e à melhoria do ambiente de negócios."

JUSTIFICAÇÃO

O PL estabelece que "a entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias ***alfandegados***"

A presente alteração tem como objetivo assegurar a compatibilidade do dispositivo com a legislação vigente, especialmente com normas infralegais editadas pela Receita Federal do Brasil, como a Instrução Normativa RFB nº 1381/2013 e a Portaria RFB nº 143/2022, que preveem procedimentos especiais, simplificados ou

CD253021786300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253021786300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Tibé

Apresentação: 14/08/2025 11:05:17.320 - PL073325
EMC 643/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.643/2025

autorizações extraordinárias para operações aduaneiras em locais ou recintos *não alfandegados*.

O §2º introduz importante avanço no sentido da **coordenação entre a autoridade aduaneira, autoridades portuárias e agências reguladoras** (como ANTAQ, ANVISA, MAPA e outros intervenientes), estabelecendo o dever de alinhamento normativo e procedimental. Essa diretriz atende aos princípios da eficiência administrativa, consagrados no art. 37 da Constituição Federal, e à meta de desburocratização da cadeia logística, conforme preconizado na Lei da Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019) e na Lei do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar).

Essa previsão visa preservar a agilidade operacional, simplificar procedimentos burocráticos, garantir maior eficiência na logística portuária e evitar conflitos interpretativos que poderiam causar insegurança jurídica aos operadores do comércio exterior.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado LUIS TIBÉ
AVANTE/MG

CD253021786300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253021786300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Tibé

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 13:38:23.040 - PL073325
EMC 644/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.644/2025

84 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR o Art.146 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir o Art. 146 que acrescenta o Art.18-A, à Lei nº 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."*~~

JUSTIFICATIVA

O dispositivo previsto no Art. 18-A, que condiciona a atuação do Departamento de Estudos Econômicos à provocação pelas Agências Reguladoras, restringe a autonomia do órgão e impede o livre exercício de suas funções, conforme estabelecido pela Lei nº 12.259/2011. Ao impor que a promoção da concorrência só poderá ocorrer mediante a iniciativa das Agências Reguladoras, o referido dispositivo compromete a capacidade proativa do Departamento de Estudos Econômicos.

Essa condição interfere diretamente nas prerrogativas contidas no Art. 19, incisos I, VI e VIII, que asseguram ao órgão, de forma autônoma, a responsabilidade de:

- Promover a concorrência sobre propostas de alterações de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços, submetidos a consulta pública pelas agências reguladoras e, quando pertinente, a análise dos pedidos de revisão de tarifas e das minutas (Art. 19, I);
- Propor a revisão de atos normativos da administração pública federal, estadual, municipal e do Distrito Federal que afetem ou possam afetar a concorrência em diversos setores econômicos (Art. 19, VI); e
- Encaminhar representação ao órgão competente para a adoção das medidas legais cabíveis quando identificados atos normativos de caráter anticompetitivo (Art. 19, VIII).

Ademais, o condicionamento imposto pelo Art. 18-A contrairia os princípios da autonomia e independência administrativa, uma vez que a promoção da concorrência e a revisão normativa são funções estratégicas que demandam atuação imparcial e desimpedida por parte do Departamento de Estudos Econômicos.

Portanto, a manutenção do Art. 18-A no PL 722/2025 apresenta-se incompatível com o ***ethos*** de independência e proatividade que deve nortear a atuação do órgão, limitando-o a uma postura reativa em detrimento da necessária intervenção proativa para a promoção de um ambiente econômico mais competitivo e justo.

Assim, a supressão do referido dispositivo é imprescindível para que a Secretaria de Acompanhamento Econômico/Departamento de Estudos Econômicos possa exercer [illegible]amente suas funções, sem condicionamentos que fragilizem sua efetividade e a [illegible]secução dos objetivos normativos estabelecidos pela legislação.

CD259598155300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259598155300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

..... Sala das Sessões,

.....

Apresentação: 13/08/2025 13:38:23.040 - PLO73325
EMC 644/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.644/2025

CD259598155300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259598155300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 14/08/2025 11:05:17.320 - PLO73325
EMC 645/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.645/2025

EMENDA AO PLP Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências

Suprima-se os §§ 1º e 2º do artigo 74 do Projeto de Lei nº 733, de 2025.

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.~~

JUSTIFICAÇÃO

A supressão dos §§ 1º e 2º visa garantir maior eficiência e agilidade às negociações e celebração dos contratos de passagem nos portos brasileiros. A migração desta dinâmica para contratos de arrendamento ou adesão, prevista nos dispositivos suprimidos, poderia resultar em morosidade e entraves burocráticos desnecessários.

Os contratos de passagem podem ser negociados diretamente com os portos, considerando-se as especificidades locais, o que se alinha plenamente com os princípios fundamentais deste projeto, especialmente quanto aos princípios da eficiência administrativa e da desburocratização, contribuindo para o desenvolvimento econômico sustentável e competitivo do setor portuário nacional.

Cabe destacar que a ANTAQ regulamentou recentemente tais práticas, já utilizadas nos portos, estabelecendo diretrizes e instrumentos para sua realização.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado LUIS TIBÉ
AVANTE/MG

CD255179776000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255179776000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Tibé

Apresentação: 13/08/2025 13:35:03.747 - PL073325
EMC 646/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.646/2025

83 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe SUPRIMIR o Art.148 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir o Art. 148 que altera o Art.18, §6º da Lei nº 9.636 de 15 de maio de 1988.

~~*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)*~~

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo a supressão do dispositivo constante no § 6º B, o qual estabelece que o espaço físico em águas públicas, mencionado no § 2º, na área da poligonal do porto público, seja gerido e cedido diretamente pela autoridade portuária, e, nos casos de integração à poligonal de portos privados, porto de pequeno porte ou estação de transbordo de mercadorias, pela Antaq. Tal redação contraria o regime jurídico aplicável ao espaço físico em águas públicas, bem como os princípios da administração pública, em especial o da legalidade condicionada.

No Regime Específico dos Bens Públicos Federais, conforme os Arts. 95 e 96 do Decreto-Lei nº 9.760/1946 deixa bem claro, o espaço físico em águas públicas, especialmente aquele contíguo à área terrestre inscrita em regime de ocupação, como no caso dos portos, constitui bem público da União. A gestão desses bens demanda uma abordagem especializada que cabe à Secretaria do Patrimônio da União (SPU), órgão detentor da competência e da expertise necessárias para a administração de tais bens.

Em Previsão Normativa Complementar, o Art. 18, §7º, da Lei nº 9.636/1998, bem como a Portaria SPU/ME nº 5.629, de 23 de junho de 2022, reforçam a necessidade de que a gestão e a cessão do espaço físico em águas públicas ocorram sob o regime da legalidade condicionada. Isto é, somente poderão ser realizadas mediante o cumprimento estrito dos procedimentos legais e administrativos próprios da SPU, assegurando a transparência, a segurança jurídica e a preservação do patrimônio público.

A proposta de alteração legislativa traz intrínseco o grave equívoco de tentar legalizar uma incompatibilidade de competências tanto a autoridade portuária quanto da agência reguladora (Antaq) que possuem atribuições voltadas para a regulação e racionalização das atividades portuárias, não sendo dotadas da especialidade de ção patrimonial que compete à SPU. A alteração pretendida pelo dispositivo virtua a função precípua da SPU, ao tentar transferir essa competência para anismos alheios à sua área de atuação e, pior, sem a mínima estrutura técnico-

CD251844850600

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:35:03.747 - PL073325
EMC 646/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.646/2025

jurídica para decidir sobre a cessão desse bem público.

Concluindo, a legalidade condicionada e risco de arbitrário, ao delegar a gestão e cessão do espaço físico em águas públicas aos entes mencionados, o dispositivo ignora os rígidos

CD251844850600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251844850600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

procedimentos estabelecidos para a administração desses bens, previstos na legislação específica e na Portaria SPU/ME nº 5.629/2022. Essa atuação, sem a devida experiência e especialização, pode configurar uma ilegalidade administrativa, confundindo as funções de regulação portuária com a gestão do patrimônio público.

---.....

..... Sala das Sessões,

.....

Apresentação: 13/08/2025 13:35:03.747 - PL073325
EMC 646/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.646/2025

CD251844850600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251844850600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:32:34.440 - PL073325
EMC 647/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.647/2025

82 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda ADITIVA do inciso XIII no Art.4º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda ADITIVA do inciso XIII no Art.4º, passa a vigorar com o seguinte teor:

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:

[...]

XIII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica próximas ou na área de influência das instalações portuárias para que atuem na pesquisa aplicada para soluções técnicas e tecnológicas às demandas, na formação inicial e continuada dos trabalhadores nos portos, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A transformação da matriz energética dos navios, aliada ao acelerado processo de mudanças tecnológicas digitais, impõe um cenário de desafios e oportunidades sem precedentes para o setor portuário. Nessa nova realidade, torna-se imprescindível a integração entre o meio acadêmico e o operacional, garantindo que as inovações e as demandas emergentes sejam atendidas por soluções técnicas e tecnológicas robustas e atualizadas.

A inserção desta diretriz – que incentiva as instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica localizadas próximas ou na área de influência dos portos – é uma resposta estratégica para suprir as lacunas existentes na formação e especialização dos trabalhadores.

Ao direcionar esforços para a pesquisa aplicada em contextos que refletem as transformações da matriz energética e o avanço digital, o setor se capacita para adaptar suas operações, reduzir impactos ambientais e aumentar a eficiência logística, acompanhando a evolução tecnológica global.

Além disso, essa abordagem fortalece a formação inicial e continuada dos profissionais, promovendo capacitação, aperfeiçoamento, especialização e atualização em todos os níveis de escolaridade. Assim, os trabalhadores dos portos não apenas se preparam para os desafios técnicos impostos por novas [illegible]es energéticas e sistemas digitais, mas também se posicionam de forma [illegible]atégica para contribuir com inovações que potencializam a competitividade [illegible] sustentabilidade do setor.

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250251275300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

CD250251275300

Apresentação: 13/08/2025 13:32:34.440 - PLO73325
EMC 647/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.647/2025

Essa sinergia entre ensino, pesquisa e prática operacional é fundamental para assegurar que os portos – tanto públicos quanto privados – se adaptem de maneira proativa às transformações que moldam o futuro do transporte marítimo e da economia global.

.....

Sala das Sessões, ...

CD250251275300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250251275300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:30:43.887 - PL073325
EMC 648/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.648/2025

81 - EMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda MODIFICATIVA do Art.98, caput do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Emenda SUBSTITUTIVA do Art.98, caput que passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 98. O poder público municipal deverá indicar, quando da manifestação obrigatória sobre a consulta do poder concedente previamente à celebração de contrato de concessão, arrendamento ou autorização, de forma clara e objetiva, se sua resposta é:

I - incondicionada;
II - condicionada ao cumprimento dos parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor e pelo Estatuto da Cidade; ou
III - negada

§ 1º. Quando condicionada, as restrições deverão ser incorporadas como compromissos contratuais nos respectivos instrumentos:
a) contrato de concessão;
b) contrato de arrendamento; ou
c) contrato de adesão, conforme aplicável.

§ 2º. A integração das condicionantes referidas no § 1º aos contratos mencionados será de responsabilidade do poder concedente, assegurando o cumprimento integral das normas urbanísticas vigentes.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta do Art. 98 fundamenta-se nos princípios estabelecidos pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.256/2001), que orientam a ordenação e o controle do uso do solo em prol do desenvolvimento urbano sustentável e da proteção dos interesses coletivos. Ao exigir que o poder público municipal se manifeste previamente — de forma clara e objetiva — quanto à aprovação, condicionamento ou negação em consulta à implantação de contratos de concessão, arrendamento ou autorização, este dispositivo garante que a decisão administrativa considere os parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor e pelo próprio Estatuto, instrumentos essenciais para a definição de políticas urbanas coerentes e integradas.

CD255379501400

Ao dispor de forma explícita sobre o aspecto da ordenação compatível dos usos do solo, ao indicar de maneira explícita se a autorização é incondicionada, condicionada ou negada, o Art. 98 cria um mecanismo eficaz para impedir a proximidade de usos

Para verificar a assinatura, acesse https://www.camara.leg.br/autenticidade e insira o código 255379501400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

incompatíveis ou inconvenientes. Essa segregação de funções urbanas minimiza conflitos de vizinhança, evitando, por exemplo, a instalação de atividades industriais junto a áreas residenciais, assegurando que a implantação de novos empreendimentos esteja em conformidade com o ordenamento estabelecido pelo Plano Diretor. Dessa forma, reforça-se a necessidade de uma gestão territorial que equilibre as demandas sociais, econômicas e ambientais da cidade.

Apresentação: 13/08/2025 13:30:43.887 - PL073325
EMC 648/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.648/2025

CD255379501400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255379501400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:30:43.887 - PL073325
EMC 648/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.648/2025

Sobre a Prevenção de problemas de mobilidade urbana, a imposição de condicionantes com base no Plano Diretor atua como instrumento preventivo contra a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a devida previsão e implementação de infraestrutura adequada. Essa medida visa evitar a sobrecarga das vias urbanas e garantir que o impacto no sistema de mobilidade seja devidamente mitigado, mantendo a fluidez do trânsito e a segurança dos cidadãos. Assim, os compromissos contratuais incorporados, tanto em contratos de concessão quanto nos demais instrumentos, passam a integrar requisitos indispensáveis para a compatibilização dos fluxos urbanos e a promoção de um ambiente seguro e organizado.

Na mitigação de riscos e proteção da população, ao incorporar nas condicionantes o respeito às normas urbanísticas vigentes, o dispositivo também atua na redução da exposição da população a riscos de desastres, como inundações, deslizamentos ou outros eventos adversos que possam advir de uma ocupação irregular ou precarizada do solo. A previsão de critérios rigorosos evita a implementação de empreendimentos em áreas de risco, promovendo um ambiente urbano resiliente e capaz de proteger o bem-estar dos cidadãos. Essa abordagem preventiva é crucial para que o poder público exerça sua função regulatória de forma efetiva, alinhada aos preceitos do Estatuto da Cidade.

No tema da participação e transparência na gestão urbana, ao exigir a realização de audiências públicas – envolvendo o Poder Público municipal e a população interessada – para empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população, o Art. 98 reforça o princípio da participação democrática. Este processo de consulta e deliberação possibilita que os impactos sejam analisados de forma coletiva, garantindo maior transparência e o engajamento da sociedade na construção de soluções compatíveis com os interesses da comunidade. Dessa forma, há um amplo debate que contribui para a construção de políticas públicas mais justas e eficazes.

Em síntese, o Art. 98 representa um avanço significativo na gestão dos usos do solo, pois alia o rigor do planejamento urbano às necessidades contemporâneas de segurança, sustentabilidade e participação social, atendendo de maneira plena aos preceitos do Estatuto da Cidade e promovendo o desenvolvimento harmonioso e ordenado do município.

.....

Sala das Sessões, ...

CD255379501400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255379501400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:17:50.967 - PL073325
EMC 649/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.649/2025

47 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto da alínea d) do Inciso I do Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto da Alínea d, do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22. Compete ao CAP:
[..]

I – ...

d) a análise estratégica e o planejamento estratégico do porto com base nas suas vantagens competitivas;

J U S T I F I C A Ç Ã O

A modificação do inciso "d" tem como objetivo aprimorar e fortalecer o papel consultivo do Conselho de Autoridade Portuária na análise estratégica e no planejamento estratégico do porto. Ao destacar a fundamentação nas vantagens competitivas, busca-se assegurar que as decisões relacionadas ao desenvolvimento e gestão do porto sejam alinhadas às especificidades e potencialidades regionais e locais, promovendo um uso eficiente dos recursos disponíveis.

Com a ampla expertise dos membros que integram o Conselho e o conhecimento aprofundado sobre a realidade portuária, essa contribuição torna-se indispensável para identificar oportunidades de crescimento, superar desafios e propor estratégias que potencializem a competitividade do porto no cenário nacional e internacional. Tal abordagem permite, ainda, o alinhamento das diretrizes portuárias com os princípios de sustentabilidade, eficiência operacional e desenvolvimento econômico integrado.

A emenda fortalece a relevância do Conselho no processo decisório, garantindo que o planejamento estratégico contemple não apenas as demandas atuais, mas também as projeções futuras, de forma a posicionar o porto como um elemento-chave no desenvolvimento socioeconômico da região e do país.

.....

Sala da Comissão, ...

CD251000215200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251000215200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:27:28.123 - PL073325
EMC 650/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.650/2025

52 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe acréscimo de §2º ao Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"Art. 22. Compete ao CAP:

[...]

§ 2º Fica constituído no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária, o Comitê Gestor responsável pelo acompanhamento e monitoramento da implementação, revisão e atualização do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, com as seguintes atribuições:

a) assegurar a integração entre os agentes envolvidos;
b) analisar a compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto;
c) propor ajustes e aprimoramentos, quando necessário; e,
d) promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e os princípios do desenvolvimento sustentável.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A constituição do Comitê Gestor no âmbito do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) visa fortalecer a governança e a eficiência na gestão do planejamento portuário, promovendo um acompanhamento estruturado e contínuo do Plano Mestre e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. Ao estabelecer atribuições claras e objetivas, o dispositivo assegura que o processo de planejamento e revisão dessas diretrizes seja fundamentado em uma abordagem colaborativa, técnica e estratégica.

A atribuição de assegurar a integração entre os agentes envolvidos (alínea "a") reforça a importância de consolidar uma visão compartilhada entre os diversos stakeholders do setor portuário, promovendo maior alinhamento e coesão na implementação das políticas públicas. Já a análise da compatibilidade das diretrizes com os objetivos estratégicos do porto (alínea "b") contribui para que as ações sejam direcionadas ao fortalecimento da competitividade e eficiência do porto, atendendo às demandas regionais e nacionais.
A possibilidade de propor ajustes e aprimoramentos (alínea "c") confere ao Comitê Gestor flexibilidade e agilidade para adaptar as diretrizes às mudanças e desafios do setor, garantindo a aderência aos princípios de planejamento sustentável e estratégico. Além disso, ao promover a harmonização das políticas portuárias com as necessidades locais e/ou regionais e com os princípios do desenvolvimento sustentável (alínea "d"), o dispositivo reforça o compromisso com a sustentabilidade, a inclusão social e o equilíbrio no desenvolvimento socioeconômico.

Com essas disposições, o § 2º contribui significativamente para a integração e o fortalecimento do papel do CAP no planejamento e na gestão das atividades portuárias, promovendo maior legitimidade, eficiência e transparência nos

CD256246270000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256246270000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

processos decisórios.

.....

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:27:28.123 - PL073325
EMC 650/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.650/2025

CD256246270000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256246270000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:19:38.723 - PL073325
EMC 651/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.651/2025

48 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe acréscimo de Alínea ao texto do Inciso I do Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"Art. 22. Compete ao CAP:

I - ...

[...]

e) o processo de elaboração e atualização do Plano Mestre do porto ou do complexo portuário pelo Poder Concedente, assegurando que sua visão estratégica e as necessidades locais e/ou regionais sejam consideradas na formulação das diretrizes portuárias."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão da alínea "e" busca reforçar o papel do Conselho de Autoridade Portuária como instância estratégica no processo de elaboração e atualização dos Planos Mestres dos portos, ao assegurar que sua visão especializada e seu profundo conhecimento sobre a comunidade portuária sejam devidamente integrados às diretrizes formuladas pelo Poder Concedente.

Composto por representantes da comunidade portuária, o Conselho possui informações privilegiadas e técnicas, fundamentais para projetar a demanda e a capacidade de atendimento das movimentações portuárias no horizonte do planejamento.

Além disso, o Conselho detém competência para avaliar as condições de acessos terrestres e aquaviários ao porto, bem como realizar análises estratégicas fundamentadas em critérios teóricos e práticos. Essa perspectiva abrangente e contextualizada permite que o Conselho contribua para a definição de diretrizes que promovam a inserção harmoniosa do porto e do complexo portuário, tanto local quanto regionalmente, no sistema portuário nacional.

A medida também fortalece a valorização das vantagens competitivas de cada porto, alinhando-se aos princípios de eficiência, sustentabilidade e desenvolvimento regional equilibrado. Dessa forma, a alínea em questão promove decisões mais acertadas e aderentes às realidades e potencialidades do setor portuário, aprimorando o planejamento estratégico nacional.

.....

Sala da Comissão, ...

CD257594216200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257594216200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:27:46.543 - PL073325
EMC 652/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.652/2025

49 - EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar o texto da alínea b, do Inciso I, do Art.22 do PL 733/2025, que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Modificar o texto da Alínea b, do inciso I do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22. Compete ao CAP:
[..]

I – ...

b) a revisão da poligonal que delimita a área do porto público, bem como o processo de elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, devendo assegurar que sejam considerados, de forma integrada, a visão estratégica do porto, as necessidades locais e/ou regionais, e a harmonização com o Plano Diretor do Município onde está localizado e com os princípios estabelecidos no Estatuto da Cidade.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A justificativa para a modificação do dispositivo "b" decorre da necessidade de promover uma integração efetiva entre o planejamento portuário e as políticas de desenvolvimento urbano e regional. A revisão da poligonal que delimita a área do porto público, assim como o processo de elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, deve considerar não apenas as necessidades operacionais e estratégicas do porto, mas também as demandas locais e regionais, garantindo um alinhamento harmonioso com o Plano Diretor do Município e com os princípios do Estatuto da Cidade.

Essa medida visa assegurar que o desenvolvimento das atividades portuárias seja realizado de maneira sustentável, contemplando as especificidades do território e respeitando a organização do espaço urbano. A harmonização com os instrumentos municipais de planejamento é essencial para evitar conflitos de uso e ocupação do solo, preservar a qualidade de vida das comunidades impactadas e assegurar que o porto desempenhe plenamente seu papel como motor de desenvolvimento econômico e social.
Ao incluir essa previsão, busca-se ainda fortalecer a legitimidade e a efetividade das políticas públicas portuárias, ao integrar as visões estratégica, local e regional no processo decisório, promovendo um ambiente colaborativo entre as diferentes esferas de governança e ampliando a eficiência e a competitividade [illegible] complexo portuário.

.....

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255371987900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

CD255371987900

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:21:46.543 - PL073325
EMC 652/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.652/2025

CD255371987900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255371987900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 13:23:23.690 - PL073325
EMC 653/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.653/2025

50 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe acréscimo de §1º ao Art.22 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"Art. 22. Compete ao CAP:

[...]

§ 1º No processo de composição dos membros da diretoria da Autoridade Portuária, disposto no inciso II deste artigo, compete também ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP) deliberar sobre moções de desconfiança dos membros da diretoria, assegurando o direito à ampla defesa e ao contraditório, com a devida fundamentação das razões apresentadas e a recomendação de medidas cabíveis para análise e decisão colegiada do Conselho de Administração.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do § 1º tem como objetivo consolidar o papel do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) como instância essencial na análise e recomendação sobre a idoneidade e competência dos indicados à diretoria da Autoridade Portuária. Ao prever que o CAP delibere sobre moções de desconfiança, o dispositivo fortalece a governança e a transparência no processo de indicação e de gestão da Autoridade Portuária, assegurando uma avaliação técnica e fundamentada.

A exigência de que as deliberações sejam acompanhadas de ampla defesa e contraditório está em perfeita consonância com os princípios constitucionais do devido processo legal, garantindo que os indicados, bem como os que estão no exercício da função, tenham a oportunidade de responder adequadamente às questões levantadas. Tal medida promove um ambiente mais justo, equilibrado e respeitoso no âmbito administrativo.

Ademais, ao direcionar o parecer fundamentado ao Conselho de Administração, o § 1º assegura a integração das instâncias colegiadas no processo decisório, promovendo a análise e a tomada de decisão de forma colegiada, embasada e legítima. Esse procedimento não apenas reforça a credibilidade das indicações, como também assegura maior alinhamento com as estratégias e políticas institucionais para o setor portuário.

Dessa forma, o § 1º contribui para a transparência, eficiência e democracia na gestão portuária, harmonizando os interesses institucionais com os valores da boa governança pública.

CD258154937800

.....

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258154937800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:23:23.690 - PL073325
EMC 653/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.653/2025

CD258154937800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258154937800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

C

CÂMARA DOS DEPUTADOS.

Apresentação: 13/08/2025 13:25:24.900 - PL073325
EMC 654/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.654/2025

51 - EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Emenda que propõe modificar texto alterando o tempo de designação e SUPRIMINDO a expressão "...sem possibilidade de recondução." do §5º do Art.21 do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

Suprimir a expressão "...sem possibilidade de recondução.", alterando o tempo de designação expressas no §5º do Art. 21, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. Será instituído, em cada porto público, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

[..]

§ 5º Os membros do CAP serão designados pela autoridade portuária local para um mandato de 3 (três) anos, permitida a recondução.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A previsão de que os membros do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) sejam designados para um mandato de 3 (três) anos busca promover uma maior coerência entre os ciclos de gestão da autoridade portuária e os ciclos eleitorais do governo federal. Essa sincronização fortalece a integração das políticas públicas portuárias com as diretrizes nacionais, garantindo alinhamento estratégico e maior efetividade na implementação das ações previstas.

Além disso, o prazo de três anos permite que os conselheiros adquiram um conhecimento aprofundado sobre os temas do setor portuário e desenvolvam a expertise necessária para contribuir de forma significativa na formulação e análise de diretrizes para o desenvolvimento e a gestão portuária. Um mandato nesse período oferece tempo suficiente para a maturação das discussões, a compreensão das complexidades do setor e a proposição de soluções embasadas.

Contudo, a impossibilidade de recondução pode gerar uma perda relevante de conhecimento acumulado pelos conselheiros que deixam o cargo, prejudicando a continuidade e a eficiência dos trabalhos realizados. Tal situação pode resultar em lacunas de experiência e visão estratégica, especialmente em um setor que exige alto nível técnico e alinhamento com as políticas públicas e os interesses locais e regionais.

Portanto, o § 5º busca equilibrar a necessidade de renovação e integração com a preservação do conhecimento institucional, fortalecendo o papel estratégico do CAP no setor portuário.

.....

CD256070635100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256070635100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Sala da Comissão, ...

Apresentação: 13/08/2025 13:25:24.900 - PL073325
EMC 654/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.654/2025

CD256070635100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256070635100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 655/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.655/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se parágrafo único, ao Art. 50 deste projeto de lei, com o seguinte teor

Parágrafo único, - As instalações portuárias localizadas dentro da área do porto público também poderão ser exploradas diretamente pela própria autoridade portuária ou indiretamente, através de modalidades em consonância normas propostas pela Agência Reguladora.”

JUSTIFICATIVA

Nestas áreas há empregados públicos e servidores concursados remanescentes ou vinculados as Autoridades Portuárias e Empresas Públicas. Em caso de Arrendamento, os referidos colaboradores precisam de amparo legislativo, os quais vinculem suas permanências na Autoridade Portuária e Instalações Portuárias Públicas dentro da Poligonal – Silos, Terminais Portuários, Estações de movimentação de carga.

CD256931756100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256931756100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 655/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.655/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256931756100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256931756100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 656/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.656/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescenta-se inciso V ao Art.22, que passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 22. Compete ao CAP:

[...]

V – Constituir Comitê Gestor, no plano local e/ou regional, da execução da Política de Educação Profissional e Tecnológica dos Trabalhadores nos Portos; Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária; da Política Ambiental Portuária e da Política Nacional de Segurança da Informação nos Portos.

JUSTIFICATIVA

A inclusão do inciso VI no dispositivo normativo tem como objetivo central a constituição de Comitês Gestores no plano local e/ou regional para a execução de políticas fundamentais relacionadas à educação profissional, infraestrutura portuária, sustentabilidade ambiental e segurança da informação nos portos. Esses comitês desempenham um papel estratégico na governança

CD257674859200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257674859200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 656/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.656/2025

e na articulação interinstitucional, garantindo a implementação eficaz das diretrizes previstas.

A justificativa para essa medida se sustenta nos seguintes pontos:

1. Gestão Integrada da Educação Profissional e Tecnológica

O setor portuário demanda trabalhadores altamente qualificados, e a educação profissional e tecnológica é essencial para garantir competitividade e eficiência operacional. A criação de um comitê gestor assegura que a política de qualificação seja adaptada às necessidades locais e regionais, promovendo itinerários formativos alinhados às exigências do mercado.

2. Acompanhamento da Execução do Plano Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária

A dragagem é um elemento crucial para a infraestrutura dos portos e hidrovias, garantindo a manutenção da profundidade e acessibilidade para operações logísticas. A presença de um comitê gestor regional fortalece o acompanhamento das intervenções, assegurando a aplicação eficiente dos recursos e a execução dentro dos padrões técnicos exigidos.

3. Fortalecimento da Política Ambiental Portuária

Os impactos ambientais das atividades portuárias exigem uma governança robusta para garantir sustentabilidade. A criação de um comitê gestor permite ações coordenadas para implementar medidas de mitigação, promover boas práticas ambientais e garantir conformidade com legislações ambientais em nível local e regional.

4. Segurança da Informação nos Portos

Com o avanço da digitalização das operações portuárias, a **Política Nacional de Segurança da Informação** se torna um fator estratégico na proteção de dados, sistemas e processos sensíveis. A atuação do comitê gestor assegura que medidas de segurança cibernética sejam implementadas

CD257674859200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257674859200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 656/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.656/2025

adequadamente, protegendo infraestruturas críticas contra vulnerabilidades tecnológicas.

5. Articulação de Esforços Locais e Regionais

A descentralização da gestão por meio dos comitês locais e regionais fortalece a governança participativa, permitindo que as decisões sejam tomadas de forma mais ágil e ajustadas às demandas específicas de cada região portuária. Essa articulação promove maior eficiência na implementação das políticas públicas e no monitoramento de seus impactos.

Dessa forma, a constituição do Comitê Gestor no plano local e regional assegura uma abordagem coordenada e eficaz na execução das políticas mencionadas, fortalecendo a gestão portuária, garantindo melhores condições de trabalho e impulsionando o desenvolvimento sustentável do setor.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257674859200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257674859200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 657/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.657/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprime-se a alínea “f” do Inciso IV do Art. 21 do PL 733/2025

Art. 21. O CAP do porto público será constituído pelos seguintes blocos

de membros titulares e respectivos suplentes:

[...]

IV - Bloco IV, dos representantes dos usuários dos serviços portuários

e afins, composto por:

[...]

f) 1 (um) representante da praticagem.

JUSTIFICATIVA

A retirada da representação da praticagem como parte do Bloco IV dos usuários dos serviços portuários no Conselho de Autoridade Portuária

CD257292904000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257292904000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 657/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.657/2025

(CAP) fundamenta-se na natureza da atividade desempenhada pelos práticos e sua regulamentação específica. A praticagem consiste em um serviço essencial de orientação e manobra das embarcações realizado por profissionais especializados, enquadrando-se como uma atividade profissional de aquaviário, conforme disposto na Lei nº 9.537/1997, em seus arts. 2º, II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional; e XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

Dessa forma, os práticos não se caracterizam como usuários do porto, mas sim como trabalhadores aquaviários que prestam um serviço técnico às embarcações, garantindo segurança na navegação e na atracação nos portos brasileiros. Esse entendimento sustenta a exclusão de sua representação no bloco destinado aos usuários, uma vez que a participação no CAP deve refletir os interesses daqueles que contratam e utilizam diretamente os serviços portuários, como armadores, operadores portuários e demais entidades afins.

Além disso, a supressão reforça a adequação da composição do CAP às categorias corretamente identificadas como usuárias dos serviços portuários, evitando interpretações equivocadas sobre a função da praticagem dentro desse contexto. Os práticos possuem um papel essencial na segurança da navegação, mas sua atuação é regulada separadamente e não se encaixa na definição de usuário do porto.

Portanto, a revisão do Art. 21, suprimindo a representação da praticagem no bloco dos usuários, busca garantir maior coerência na estrutura do CAP e na representatividade de seus membros, alinhando-se aos princípios de regulação profissional e às normas estabelecidas para a atividade portuária.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD257292904000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257292904000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 658/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.658/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o inciso XVIII do Art.49 que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 49. O contrato de concessão a que se refere o art. 48 desta Lei deverá conter as seguintes cláusulas essenciais quanto:

[...]

XVIII - à certificação em relação ao comprometimento com práticas

sustentáveis de responsabilidade social e responsáveis em relação ao meio ambiente, segurança, saúde e segurança no trabalho e boas práticas de governança corporativa;"

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta ao inciso XVIII do Art. 49 visa aprofundar o compromisso dos contratos de concessão com a promoção de práticas sustentáveis e de responsabilidade social que incluam, de maneira efetiva, a

CD250067805700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250067805700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 658/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.658/2025

defesa dos direitos fundamentais dos trabalhadores, com ênfase especial na proteção do direito à maternidade.

Ao exigir a certificação que comprove o comprometimento com ações voltadas ao meio ambiente, à segurança, à saúde e à promoção de boas práticas de governança corporativa, como por exemplo o alinhamento com padrões internacionais que orientam a adoção de sistemas de gestão integrados, como a norma ISO 45001, que estabelece os requisitos para um Sistema de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho (SGSST), e a norma da série NBR ISO 26001. o dispositivo reforça, em especial, a necessidade de um ambiente de trabalho que respeite e valorize a dignidade das trabalhadoras, especialmente no que se refere à maternidade.

Nesse contexto, a modificação não apenas reafirma a importância das práticas sustentáveis do ponto de vista ambiental e corporativo, mas também amplia seu escopo para incluir a criação de condições laborais protetivas. Essa abordagem integradora reconhece que a promoção da responsabilidade social deve abarcar todos os aspectos do ambiente de trabalho, garantindo, entre outras medidas, a oferta de infraestrutura adequada para a proteção da maternidade como, por exemplo, a construção de locais destinados à guarda dos filhos das trabalhadoras durante o período da amamentação que deverão possuir, no mínimo, um berçário, uma saleta de amamentação, uma cozinha dietética e uma instalação sanitária segregados da área de risco.

Essa infraestrutura é essencial para proporcionar condições seguras e favoráveis que permitam a conciliação das atividades laborais com as necessidades específicas das mulheres em período materno, como espaços destinados à amamentação, pausas adequadas e demais adaptações necessárias para preservar a saúde e o bem-estar.

Ao incorporar esse compromisso contratual, o legislador busca incentivar os concessionários a adotarem uma postura proativa, não apenas cumprindo obrigações mínimas, mas investindo na criação de um ambiente de

CD250067805700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250067805700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 658/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.658/2025

trabalho que efetivamente proteja e sustente o direito à maternidade. A certificação, portanto, torna-se uma ferramenta estratégica para assegurar que as políticas de segurança, saúde e governança corporativa se alinhem com práticas de responsabilidade social que promovam valores humanos essenciais, refletindo uma gestão que prioriza o bem-estar integral das trabalhadoras.

Desta forma, a modificação reforça a ideia de que a sustentabilidade corporativa passa também pela garantia de condições laborais justas e protetivas, contribuindo para a construção de um modelo de gestão que une eficiência operacional a um compromisso real com os direitos humanos, em especial o direito à maternidade. Essa mudança, portanto, representa um avanço significativo na consolidação de uma cultura de governança que coloca a proteção e a promoção da qualidade de vida no centro das relações de trabalho.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD250067805700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250067805700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 659/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.659/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o texto do caput do Art.21, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:"

JUSTIFICAÇÃO

A supressão da expressão "do porto público" do caput do Art. 21 é medida necessária para garantir a coerência e a clareza do ordenamento jurídico, evitando contradições interpretativas com o Art. 20 e seu §1º. Conforme o Art. 20, "será instituído, em cada porto público, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP)", definindo de forma abrangente a criação do CAP em cada unidade portuária pública. Já o §1º esclarece que, quando o porto público integrar um complexo portuário, o CAP pertencerá ao complexo, o que

CD254385804000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254385804000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 659/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.659/2025

evidencia a sistemática de organização aplicável a diferentes configurações administrativas.

A manutenção da expressão “do porto público” no Art. 21 cria uma redundância desnecessária e pode gerar ambiguidades quanto à abrangência e à competência do CAP. Isso ocorreria se a instituição fosse indevidamente concebida como exclusiva de um porto isolado, desconsiderando a possibilidade da integração deste em um complexo portuário, conforme previsto no §1º do Art. 20.

Portanto, a supressão dessa expressão resulta em um texto legislativo mais coeso e tecnicamente adequado, harmonizando as disposições normativas e assegurando que o CAP seja instituído de modo uniforme, independentemente de o porto público estar isolado ou inserido em um complexo portuário. Essa medida contribui para a melhor técnica legislativa, promovendo segurança jurídica e evitando interpretações conflitantes.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254385804000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254385804000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 660/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.660/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Emenda MODIFICATIVA do texto do inciso III no Art.100.

O art. 100.....:

III - (...) e Amarradores de navios.

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda Modificativa ao inciso III do Artigo 100 do Projeto de Lei nº 733/2025 visa incluir a atividade de amarração e desatracação de navios no rol das tarefas desempenhadas pelos trabalhadores portuários nos portos de uso público, bem como nos de uso privado, especificamente ao lado das categorias de estiva, capatazia e conferência de carga.

A justificativa para esta inclusão reside nos seguintes pontos:

1. Natureza Essencial e Especializada da Atividade: O início da operação de uma embarcação se dá logo após a sua amarração ao cais de um

CD254338899700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254338899700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 660/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.660/2025

determinado porto e, seu término, com a soltura dos cabos de amarração sendo, inclusive, eventos para a aferição do tempo operacional de navios nos portos. Há uma enorme lacuna jurídica e, o momento de se corrigir pois, atualmente, não ser expresso em Lei a amarração de navios como trabalho portuário, vindo o presente Projeto de Lei adequar-se à realidade das operações portuárias, deixando expresso que os serviços de amarração e soltura dos cabos para a atracação e desatracação de navios são atividades cruciais e especializadas para o funcionamento de todo e qualquer espécie de porto. Tais serviços são explicitamente reconhecidos como serviços de apoio portuário, conforme bem podemos observar nos mais diversos Regulamentos de Exploração dos Portos (REP);

2. Existência de Mão de Obra Especializada: O Regulamento de Exploração dos Portos (REP), documento fundamental que norteia as operações nos portos de uso público (Art.26, § Único, Lei nº 12.815/2013), e que foi elaborado conforme diretrizes estabelecidas na Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme bem podemos observar no item 8,2

8.2 Utilização das instalações de acostagem e atracação − Descrição das instalações de atracação e acostagem. − Sistemas de defensas e de cabeços de amarração, suas características técnicas e capacidade de carga. Certificações, quando aplicável. Apetrechos (escadas de marinheiro, arganéis, etc.), tomadas d'água, de combustíveis, de fornecimento de energia elétrica a navios e instalações terrestres. − Eventuais restrições ao uso de propulsores laterais. − Condições específicas de utilização das instalações de atracação e acostagem, formas de requisição de uso e de remuneração, quando aplicável. Identificação de impressos e formulários eletrônicos utilizados.

Assim, as atividades de amarração e desamarração de navios/embarcações, dentro da área do porto, são realizadas por trabalhadores habilitados à

CD254338899700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254338899700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 660/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.660/2025

execução e, portanto, demonstrando a existência consolidada de uma categoria profissional distinta e essencial para essas operações.

3. Requisitos de Qualificação e Segurança: A atividade de amarração e desamarração quando da desatracação da embarcação exige formação adequada à sua execução, com treinamento e capacitação específica. Como bem podemos observar no procedimento do SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADO dos Portos do Paraná, Norma de Código: PO-APPA-SGI-020 , reforçando o caráter técnico e de segurança intrínseco à função, justificando sua categorização como trabalho portuário.

Além disso, as empresas que realizam esses serviços precisam ser credenciadas junto à Autoridade Portuária e atender a rigorosos requisitos de segurança, conforme podemos observar in verbis:

5.5.1. As empresas credenciadas devem garantir que os trabalhadores, próprios ou terceirizados, recebam treinamento sobre utilização, guarda e conservação de EPI's a ser elaborado e realizado pela empresa credenciada, bem como garantir que utilizem os equipamentos de proteção individual mínimos durante os serviços

5.8.3. Todos os trabalhadores das empresas de amarração, desamarração e puxada de navios, que executem essas atividades, deverão ser capacitados para Marítimos ou função inerente às suas atividades, conforme estabelecido pela Norma da Autoridade Marítima para Aquaviários - NORMAM – 13/DPC.

Importante ressaltar para o Regulamento de Exploração do Porto da Vports , concessionária portuária privada, por entender a extrema necessidade de qualificação destes profissionais, estabeleceu em seu item 15.3.4 a EXCLUSIVIDADE destes para o exercício das atividades de atracação e desatracação de embarcações.

CD254338899700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254338899700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 660/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.660/2025

15.3.4. A amarração e desamarração de navios/embarcações dentro do porto organizado, será realizada por mão de obra especializada, a ser executada exclusivamente por amarradores e desatracadores de navios.

4. Inconsistência Conceitual e Operacional: A exclusão da amarração e desamarração do conceito de trabalho portuário pode gerar inconsistências regulatórias, dado que a sua execução é vital para a movimentação de mercadorias e embarcações. A manutenção de uma equipe mínima de segurança a ser estabelecida em instrumento coletivo do trabalho, com comunicação constante entre a equipe de terra e o prático, evidencia a complexidade e a importância operacional que a atividade possui dentro do porto.

5. Portanto, a inclusão da atividade de amarração e desamarração de navios no Artigo 100, inciso III, do PL 733/2025, junto com as demais categorias de trabalhadores portuários avulsos (estiva, capatazia, conferência, bloco), assegura o reconhecimento formal de uma função vital e especializada, alinhando a legislação proposta com a realidade operacional e regulatória já existente nos portos brasileiros, conforme os preceitos da Portaria nº 245/2013 da SEP e os procedimentos de segurança em vigor.

6. A natureza especializada, os rigorosos requisitos de qualificação e segurança, a estrutura de equipe organizada e a essencialidade para a movimentação de embarcações tornam a amarração e desamarração uma atividade intrinsecamente ligada à operação portuária, justificando seu reconhecimento formal como tal.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254338899700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254338899700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 661/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.661/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se inciso VI ao texto do Art.22, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"VI – Deliberar sobre voto de desconfiança de diretor da Autoridade Portuária quando evidenciados indícios e fundamentadas razões que indiquem incompatibilidade de conduta ou desempenho com os interesses estratégicos e administrativos da instituição, cuja proposição deve ser motivada por relatório circunstanciado dos fatos e das razões que justificam a medida, demonstrando indícios de descumprimento dos deveres inerentes ao cargo, garantido o exercício do contraditório e da ampla defesa."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão do inciso "VII" visa consolidar os mecanismos de controle e a transparência na Administração da Autoridade Portuária, reforçando os princípios de boa governança e responsabilização dos gestores. Ao facultar a deliberação sobre o voto de desconfiança do Diretor da Autoridade Portuária, quando existentes indícios e fundamentadas razões que

CD254406300000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254406300000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 661/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.661/2025

indiquem incompatibilidade de conduta ou desempenho com os interesses estratégicos e administrativos da Instituição, assegura-se que a gestão executiva permaneça alinhada com os objetivos institucionais e que qualquer desvio de conduta ou ineficiência seja prontamente identificado e corrigido.

Esta medida confere ao órgão deliberativo a prerrogativa de avaliar e, quando necessário, tomar providências em situações de possível inadequação do desempenho do Diretor, garantindo que a continuidade administrativa esteja subordinada a padrões de excelência, transparência e eficiência. Assim, o voto de desconfiança atua como um instrumento de verificação e, subsidiariamente, como um mecanismo corretivo, que reflete a confiança e o rigor na condução das políticas e operações da Autoridade Portuária.

Além disso, tal dispositivo reforça a responsabilidade dos dirigentes, estabelecendo que sua permanência no comando depende não só dos resultados operacionais, mas também de uma conduta compatível com os interesses estratégicos e a boa gestão administrativa da Instituição. Dessa forma, o inciso “VII” não só contribui para a proteção do patrimônio público e a consolidação de um ambiente de gestão ética, mas também promove a confiança dos usuários e demais stakeholders na governança da Autoridade Portuária.

A aplicação deste dispositivo assegura, portanto, a integridade do processo decisório e o respeito às melhores práticas de administração pública, configurando-se como uma ferramenta essencial para o aprimoramento contínuo da gestão e para o fortalecimento institucional.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD254406300000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254406300000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 662/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.662/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o § 3º do Art. 19 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passará a vigorar com a seguinte redação:

"§ 3º A indicação do representante das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput deste artigo será feita pelos integrantes dos respectivos blocos do Conselho de Autoridade Portuária.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como escopo fortalecer a representatividade equitativa das classes empresarial e trabalhadora no processo de indicação ao conselho da autoridade portuária, ao mesmo tempo em que promove maior objetividade, transparência e eficiência no método de escolha desses representantes.

Ao centralizar a responsabilidade de indicação no Conselho de Autoridade Portuária, conforme proposto no novo § 3º, a medida evita sobreposições burocráticas e disputas político-administrativas, garantindo que os representantes de ambas as classes sejam designados com base em

CD259837479100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259837479100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 662/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.662/2025

critérios técnico-institucionais, respeitando as especificidades da operação portuária.

A proposta também guarda consonância com o princípio da impessoalidade e da economicidade na gestão pública, ao evitar encargos adicionais às empresas públicas e sociedades de economia mista, sem prejuízo da participação dos trabalhadores, que permanece assegurada por esta emenda.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD259837479100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259837479100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 663/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.663/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o inciso III, Bloco III, do Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passará a vigorar com a seguinte redação:

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;

c) 2 (dois) representantes dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo ampliar a representatividade dos trabalhadores no âmbito do Bloco III, conforme disposto no Art. 21 do Projeto de Lei nº 733/2025, aprimorando o equilíbrio e a pluralidade no processo deliberativo sobre questões portuárias.

CD252191479800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252191479800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 663/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.663/2025

Ao substituir a alínea "c" do referido inciso, de 1 (um) para 2 (dois) representantes dos trabalhadores com vínculo empregatício na autoridade portuária local, busca-se reforçar a voz desses profissionais nas decisões que impactam diretamente o funcionamento e a gestão dos portos públicos. A proposta também se alinha ao princípio da participação democrática, valorizando os setores que atuam no cotidiano da atividade portuária.

Tal medida se faz especialmente relevante diante dos desafios enfrentados pela mão de obra portuária, cuja complexidade exige maior representatividade no processo de governança das autoridades portuárias, contribuindo para decisões mais equilibradas, justas e efetivas.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD252191479800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252191479800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 664/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.664/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se os Artigos 13-A ao 13E, bem como o inciso XXXVI no Art. 13, do Título II, Capítulo III, do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

“Art. 13-A - Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – Guarda Portuária: estrutura organizacional da autoridade portuária, composta por Guardas Portuários, responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança e vigilância no porto organizado, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, bens móveis, imóveis e mercadorias sob sua responsabilidade;

II – Guarda Portuário: agente público concursado para o cargo ou emprego público específico de Guarda Portuário, nos termos da lei;

III – Atividades de Segurança Portuária: conjunto de ações e procedimentos destinados a preservar a integridade de pessoas, bens e operações portuárias, incluindo a prevenção e a coibição de infrações penais e administrativas; e

CD255184436700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255184436700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 664/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.664/2025

IV – Atividades de vigilância: controle de entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sob a supervisão da Guarda Portuária, ressalvadas as competências de outros órgãos.

'Art. 13-B - Em cada Porto Público do Brasil, inclusive aqueles concessionados, funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pela autoridade portuária competente, com as seguintes atribuições:

I – Participar da elaboração e implementação, cumprir e fazer cumprir o Estudo de Avaliação de Risco - EAR, o Plano de Segurança Portuária - PSP, aprovados pela CONPORTOS, e suas recomendações para atendimento ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias - Código ISPS, enquanto o Brasil for signatário e as normas relativas ao alfandegamento de áreas;

II - Assegurar a observância e o cumprimento dos procedimentos de segurança das áreas do porto organizado, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei;

III - Realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a gestão direta da Autoridade Portuária;

IV - Executar os procedimentos definidos pela Autoridade Portuária em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal;

V - Realizar o Policiamento Ostensivo em todas as áreas do porto público e complexo portuário, assegurando o cumprimento da legislação vigente, especialmente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, ressalvado o estabelecido no, art. 13-B, § 4º desta Lei;

VI - Prestar auxílio aos demais órgãos de segurança pública e de fiscalização aduaneira, sempre que requisitado;

CD255184436700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255184436700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 664/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.664/2025

VII - Promover a elaboração de estudos, planos e propostas de aperfeiçoamento das atividades de segurança e vigilância, visando o melhor desenvolvimento das atividades portuárias;

VIII – Participar da definição, coordenação e fiscalização das ações de prevenção, monitoramento e pronta resposta, estabelecidos pela Autoridade Portuária;

IX - Zelar pelo cumprimento dos procedimentos necessários à obtenção e à manutenção da certificação de segurança do porto consignada pela Declaração de Cumprimento expedida pela CONPORTOS; e

X - Promover e participar do intercâmbio de informações com órgãos e entidades do sistema segurança, observado o disposto no EAR e no PSP, visando estabelecer métodos que possam contribuir para a segurança portuária e a implementação de ações integradas de segurança pública e defesa do cidadão, inclusive adotando medidas educativas e preventivas.

§ 1º O efetivo da Guarda Portuária será constituído exclusivamente de Agentes Públicos aprovados em concurso público de provas ou provas e títulos, vedada a sua terceirização.

§ 2º A Guarda Portuária não exercerá atividades de polícia judiciária, competindo-lhe apenas ações preventivas e de fiscalização administrativa.

§ 3º As atribuições da Guarda Portuária não excluem ou limitam as competências da Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, ANTAQ e demais Autoridades Intervenientes.

§ 4º - Aos arrendatários de instalações portuárias, nos limites da área arrendada e sem prejuízo das orientações decorrentes da competência da guarda portuária, caberá prover a segurança e vigilância sob sua responsabilidade. O disposto também se aplica aos demais casos de exploração de áreas dos portos organizados por terceiros em caráter de exclusividade, sem prejuízo do compartilhamento das informações com a Guarda Portuária.

CD255184436700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255184436700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 664/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.664/2025

Art. 13-C - As atividades de segurança a serem executadas pela Autoridade Portuária devem ser desempenhadas exclusivamente pela Guarda Portuária, sendo permitida a contratação de empresa especializada para a execução das atividades de vigilância.

§ 1º -As atividades de vigilância estão sujeitas à supervisão direta da guarda portuária de que trata o art. 13-B.

§ 2º - Serão consideradas adequadas, para os fins desta Lei, as Autoridades Portuárias que, até a data de sua publicação, dispuserem integralmente de unidades de segurança estruturadas, compostas por empregados próprios ou terceirizados, em conformidade com as atribuições estabelecidas no Estudo de Avaliação de Risco (EAR) e no Plano de Segurança Portuária (PSP), ambos devidamente aprovados pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS.

Art. 13-D - Compete à Guarda Portuária, além do desempenho das atividades previstas nos incisos I, II, IV, V, VI, VII, VIII e X do art.13-B e ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei:

I – Executar o planejamento das políticas de segurança portuária, as atividades de inteligência e contrainteligência, monitoramento e de credenciamento nas áreas do Porto Público;

II – Realizar Policiamento Ostensivo das áreas secas e molhadas da Poligonal dos Portos Públicos, com a finalidade de manter a ordem, prover a segurança e fluidez das operações portuárias, prevenir ilícitos, ressalvadas as competências dos demais órgãos intervenientes e entidades integrantes do sistema portuário; e

III – Fiscalizar o trânsito nas vias da Poligonal do Porto Público, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito federal, estadual ou municipal, em conformidade com o artigo 7º-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo Único: É garantida a participação da guarda portuária na operação de Sistemas de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações,

CD255184436700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255184436700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 664/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.664/2025

bem como nos conselhos e comissões que tratam de segurança pública e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública – SUSP.

Art. 13-E - Compete à Autoridade Portuária estruturar administrativamente a Guarda Portuária nos seguintes termos:

§ 1º - A Guarda Portuária de que trata o caput deverá ser subordinada ao dirigente máximo da Autoridade Portuária.

§ 2º - A guarda portuária é responsável por planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo e fazendo cumprir a legislação, zelando pela ordem, disciplina e integridade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade da Autoridade Portuária, ressalvado o estabelecido no art. 13-B, § 4º desta Lei.

§ 3º - A Guarda Portuária será gerida por um profissional do quadro próprio, com experiência mínima de 05 (cinco) anos na área de segurança, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 4º - Eventuais cargos de gestão ou supervisão ou chefias de equipes, do quadro próprio, que tenham como função específica a tomada de decisões voltadas à segurança e proteção das instalações portuárias, e que estejam hierarquicamente subordinados ao gestor descrito no § 3º deste artigo, deverão ser preenchidos, por integrantes da Guarda Portuária, com experiência mínima de 02 (dois) anos na função de Guarda Portuário, com nível de escolaridade superior e curso de Supervisor de Segurança Portuária, conforme Resolução específica da CONPORTOS.

§ 5º - Aos Guardas Portuários é autorizado o porte de arma de fogo, nos termos do art. 6º, inciso VII, da Lei nº 10.826, de 22 de setembro de 2003.

§ 6º - A Autoridade Portuária deverá elaborar e aprovar o Regimento Interno da Guarda Portuária em consonância com esta Lei, devendo necessariamente conter:

CD255184436700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255184436700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 664/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.664/2025

I - A fixação do efetivo indispensável em conformidade com o plano de segurança portuário;

II - A sua organização, carreira e hierarquia interna;

III - A manutenção da unidade de segurança e inteligência; e VI - A manutenção da unidade de ações especializadas;"

JUSTIFICATIVA

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o "CORTÉX" e o "INFOSEG", cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

CD255184436700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255184436700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 664/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.664/2025

A presente emenda tem por objetivo garantir a manutenção do efetivo atual da Guarda Portuária, sem criação de novos cargos ou aumento de despesas. Trata-se de uma medida técnica, que visa assegurar a continuidade das atividades de segurança pública nos portos organizados. A proposta não gera impacto financeiro adicional, estando em conformidade com os princípios da responsabilidade fiscal e da continuidade do serviço público.

A Guarda Portuária desenvolve papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD255184436700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255184436700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 665/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.665/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifique-se o teor do inciso IV, do Art. 6º deste projeto de lei, para:

"IV- Terminal Portuário: instalação portuária localizada na área do porto público, explorada diretamente pela própria Autoridade Portuária ou indiretamente mediante chamadas públicas, contratos de armazenagem ou arrendamento, destinado à movimentação e armazenagem de mercadorias provenientes ou destinadas diretamente ao transporte aquaviário;"

JUSTIFICATIVA:

No Brasil, há Terminais Portuários, Instalações Portuárias, Silos Portuários dentro da Poligonal, os quais são administrados pela própria Autoridade Portuária, tais quais no Rio Grande do Norte, Paranaguá e São Francisco do Sul. Nestes Portos, há instalações portuárias que funcionam de formas distintas – chamadas públicas, contratos de armazenagem- aos

CD258049680100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258049680100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 665/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.665/2025

Contratos de Arrendamento, e bem atendem aos requisitos de conformidade a Lei 12.815/2013.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD258049680100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258049680100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 666/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.666/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Modifica-se o §2º do Art.11, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§ 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, quando necessária à instrução do processo, consultar outros órgãos ou entidades administrativas isoladamente ou em reunião conjunta, com a participação de titulares ou representantes dos órgãos competentes, lavrando-se a respectiva ata, a ser juntada aos autos no prazo máximo de 90 (noventa) dias.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Conforme o Art. 35 da Lei nº 9.784/1999, que disciplina o processo administrativo na administração federal, os atos praticados devem observar os princípios da eficiência, da razoabilidade e da segurança jurídica. O emprego da palavra "consultar" traz um caráter meramente facultativo ou orientador, fragilizando a atuação do órgão de defesa da concorrência (Cade)

CD256449354500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256449354500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 666/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.666/2025

frente à ANTAQ, pois não impõe, de forma obrigatória, a integração dos demais entes ou órgãos competentes à instrução do processo.

A supressão desse termo e sua substituição por uma previsão que determine a realização, quando necessária para a instrução processual, de audiência conjunta – com a participação efetiva dos titulares ou de seus representantes e a lavratura de ata a ser juntada aos autos em prazo máximo de 90 dias – visam:

1. Fortalecer a Efetividade do Procedimento: A adoção de uma reunião conjunta torna obrigatória a participação dos órgãos e entidades envolvidos, eliminando a ambiguidade inerente à simples "consulta" e garantindo que todos os elementos probatórios e técnicos sejam colhidos de forma integrada.

2. Assegurar a Segurança Jurídica: Ao substituir o procedimento consultivo por um mecanismo vinculante, reafirma-se o cumprimento rigoroso dos trâmites administrativos, conforme o preceito do Art. 35 da Lei nº 9.784/1999, proporcionando maior transparência e consistência aos atos praticados pelo Cade.

3. Evitar Atrasos e Incertezas na Instrução do Processo: A obrigatoriedade de audiência conjunta, com a respectiva lavratura de ata em prazo determinado, impede que o processo fique sujeito à mera deliberação eventual de outros órgãos, o que pode comprometer a celeridade e a eficácia da tomada de decisão.

4. Reforçar a Autonomia do Cade: A alteração reforça o posicionamento do Cade como órgão de defesa da concorrência, conferindo-lhe prerrogativas que transcendam a mera orientação consultiva, de forma a garantir que sua atuação não seja prejudicada por entraves procedimentais que possam desviar o caráter decisório e integrador do processo.

Dessa forma, a supressão da palavra "consultar" e sua substituição pelo procedimento de audiência conjunta, com a devida formalização e prazo fixo para a juntada da ata aos autos, demonstram-se

CD256449354500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256449354500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:01:30.320 - PL073325
EMC 666/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.666/2025

medidas indispensáveis para o aprimoramento e fortalecimento do sistema administrativo aplicado ao controle do exercício abusivo nos serviços portuários.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD256449354500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256449354500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 667/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.667/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal Ana Paula Lima (PT/SC)

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se inciso ao Art. 13:

XXXVI – Organizar e manter a Guarda Portuária, com pessoal aprovado em concurso público, sendo esse efetivo considerado trabalhador portuário, tendo por finalidade exercer o policiamento ostensivo, a

fiscalização do trânsito, bem como o controle de acesso ao Porto Público, de forma a prover a segurança e fluidez das operações portuárias, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades intervenientes no porto.

JUSTIFICATIVA

Diante da escalada da criminalidade operada pelas organizações criminosas, que assolam o país, tendo em vista que os portos são responsáveis por 95% do comércio externo brasileiro, sendo uma porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, é notória a relação do porto com as questões de Segurança Pública do país. Neste sentido, o fortalecimento da Guarda Portuária é uma política estratégica para contribuir com a contenção da logística utilizada por estas organizações criminosas.

CD259572410300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259572410300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 667/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.667/2025

No âmbito do Sistema Único de Segurança Pública - SUSP, Lei Federal 13.675/2018, a Guarda Portuária faz parte dos Conselhos de Segurança Pública e Defesa Social a nível nacional, estadual e municipal, interagindo de maneira efetiva com os demais órgãos de segurança pública. Como integrante do SUSP a Guarda Portuária tem acesso a ferramentas de inteligência, tais como o “CORTÉX” e o “INFOSEG”, cuja finalidade de integrar nacionalmente as informações concernentes à segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil. É válido salientar a relevância dos Centro de Monitoramento da Guarda Portuária na interação interagências com os demais agentes operacionais da segurança pública nacional, colaborando para a prevenção e elucidação de crimes em áreas portuárias e contíguas ao porto, bem para a proteção de grandes eventos que ocorrem nas áreas portuárias, como exemplo o G20 e a Pré-COP 30 ocorridos no porto do Rio de Janeiro no ano de 2024, dentre outros.

A presente emenda tem por objetivo garantir a manutenção do efetivo atual da Guarda Portuária, sem criação de novos cargos ou aumento de despesas. Trata-se de uma medida técnica, que visa assegurar a continuidade das atividades de segurança pública nos portos organizados. A proposta não gera impacto financeiro adicional, estando em conformidade com os princípios da responsabilidade fiscal e da continuidade do serviço público.

A Guarda Portuária desenvolve papel de significativa relevância contribuindo com os demais órgãos de segurança pública, integrando as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), sendo necessário que fique de forma clara a sua constituição e o regulamento da sua atividade.

A integração entre porto e cidade, inclusive nas vias públicas, faz a Guarda Portuária ter relevante papel na fluidez do trânsito, garantindo a chegada e saída de pessoas e mercadorias com segurança e agilidade, reduzindo o impacto das operações portuárias no tráfego das cidades adjacentes.

CD259572410300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259572410300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 13/08/2025 21:00:40.440 - PL073325
EMC 667/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.667/2025

Ademais, a emenda fortalece a segurança nos portos públicos mediante a manutenção de uma estrutura especializada, com mais de um século de existência, com efetivo concursado e atribuições claras, garantindo a essa estrutura a permanência na prevenção de ilícitos, assegurando a fluidez operacional, alinhado a padrões e tratados internacionais de segurança portuária, sem conflito com as competências constitucionais de outros órgãos intervenientes.

Sala das Comissões, de agosto de 2025.

ANA PAULA LIMA
Deputada Federal PT/SC

CD259572410300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259572410300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Paula Lima

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 668/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.668/2025

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº

Dê-se ao inciso V do Art. 4º do Projeto de Lei nº 733, de 2025, a seguinte redação:

"Art. 4º.....

.....

.....

V – garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca garantir a modicidade e a publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários.

CD256769018600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256769018600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 668/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.668/2025

O Projeto de Lei nº 733/2025 flexibiliza a garantia da modicidade de preços estabelecida pela Lei nº 12.815/2013, ao prever apenas um estímulo à modicidade, o que se revela subjetivo e insuficiente para garantir que os usuários tenham acesso a preços justos e acessíveis pelos serviços oferecidos. Ademais, observa-se um enfraquecimento das prerrogativas relativas à publicidade das tarifas e preços, assim como da garantia de qualidade das atividades prestadas.

A manutenção do texto atual da Lei dos Portos, que assegura a modicidade e a publicidade das tarifas, a qualidade dos serviços e a efetividade dos direitos dos usuários, é fundamental para proteger os usuários, servindo como respaldo em eventuais ações judiciais para coibir cobranças abusivas na prestação dos serviços do setor.

Diante da relevância desta proposta, conto com o apoio dos pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada ADRIANA VENTURA
NOVO/SP

CD256769018600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256769018600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 669/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.669/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o inciso VI do artigo 4º do presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"VI – estímulo à concorrência, por meio de incentivo à participação do setor privado e da garantia de acesso aos portos públicos, às instalações e às atividades portuárias" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação original, ao estabelecer de forma ampla e irrestrita o acesso aos portos públicos e às suas instalações, cria margem para interpretações que possam fragilizar a autoridade gestora e a ordenação do uso desses espaços, resultando em conflitos operacionais, sobrecarga de infraestrutura e dificuldades no planejamento de investimentos.

A ausência de critérios claros e objetivos para a participação e o acesso pode gerar insegurança jurídica e dificultar a harmonização com políticas públicas já consolidadas para o setor.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD258300299700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258300299700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PLO73325
EMC 670/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.670/2025

EMENDA AO PL Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências

Alterem-se o § único, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º, e acrescentem-se os §§ 2º e 3º do art. 45 do Projeto de Lei nº 733/2025, que passam avigorar com as seguintes redações:

"Art. 45. Caberá à autoridade portuária requerer ao órgão ambiental a emissão do licenciamento ambiental do porto público.

§1º O licenciamento ambiental do porto público dispensa a licença ambiental individualizada para instalação de terminal portuário e de cruzeiros.

§2º Regramento específico deverá prever o procedimento e requisitos para aplicação da Convenção nº 169 da OIT sobre Povos Indígenas e Tribais, prevista no Anexo LXXII do Decreto Federal nº 10.088/2019, aos portos públicos e respectivos terminais portuários.

§3º O regramento previsto no §2º deverá ser precedido das devidas análises de impactos com participação dos interessados, e aplicado pelos órgãos competentes do Poder Público e terá observância obrigatória em 180 dias contados de sua publicação."

JUSTIFICAÇÃO

A Convenção 169 da OIT sobre Povos Indígenas e Tribais, promulgada em 19 de abril de 2004, pelo Governo Brasileiro, não teve nenhuma regulamentação até o presente momento. Por ser de redação genérica e vaga, acarreta cenários importantes de insegurança jurídica e ampla judicialização da demanda, prejudicando-se tanto os povos originários quanto órgãos ambientais e empreendedores interessados.

Desta forma, as sugestões propostas visam estabelecer a definição de regras claras e específicas para a aplicação da Convenção 169 da OIT, que é demanda urgente, de forma que se propõe a criação de uma normativa específica ao setor para estabilizar entendimentos e trazer eficácia normativa.

CD255554394000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255554394000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada ADRIANA VENTURA
NOVO/SP

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 670/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.670/2025

CD255554394000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255554394000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 671/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.671/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº , de 2025

Suprima-se os §§ 1º e 2º do artigo 74 do presente projeto de lei.

JUSTIFICAÇÃO

A supressão dos §§ 1º e 2º visa garantir maior eficiência e agilidade às negociações e celebração dos contratos de passagem nos portos brasileiros. A migração desta dinâmica para contratos de arrendamento ou adesão, prevista nos dispositivos suprimidos, poderia resultar em morosidade e entraves burocráticos desnecessários.

Os contratos de passagem podem ser negociados diretamente com os portos, considerando-se as especificidades locais, o que se alinha plenamente com os princípios fundamentais deste projeto, especialmente quanto aos princípios da eficiência administrativa e da desburocratização, contribuindo para o desenvolvimento econômico sustentável e competitivo do setor portuário nacional.

Cabe destacar que a ANTAQ regulamentou recentemente tais práticas, já utilizadas nos portos, estabelecendo diretrizes e instrumentos para sua realização.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD257029124600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257029124600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 672/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.672/2025

EMENDA AO PL Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências

Acrescente-se ao art. 7º do Projeto de Lei nº 733, de 2025, o seguinte inciso XIII, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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:
(.....)

"XIII – promover o alinhamento institucional entre órgãos do Executivo e agências reguladoras com competências relacionadas ao setor portuário e aquaviário."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa promover expressamente a atuação conjunta, coerente e coordenada entre as diversas agências reguladoras envolvidas direta ou indiretamente com o setor portuário e aquaviário.

Tal medida assegura maior eficiência administrativa, previsibilidade regulatória e segurança jurídica para investimentos, além de prevenir e mitigar eventuais conflitos de competência e sobreposição de regulamentações, garantindo o desenvolvimento sustentável e eficiente da infraestrutura portuária nacional.

Por fim, ao estabelecer de forma expressa essa atribuição da União, reforça-se a importância de uma **atuação sistêmica e cooperativa do Estado**, fundamental para o fortalecimento da competitividade logística nacional e a garantia da segurança jurídica dos investimentos no setor portuário e aquaviário.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada ADRIANA VENTURA

CD258858552200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258858552200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

NOVO/SP

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PLO73325
EMC 672/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.672/2025

CD258858552200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258858552200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 673/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.673/2025

EMENDA AO PL Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências

Alterem-se o art. 11º caput e o § 1º do Projeto de Lei nº 733/2025, que passam a vigorar com as seguintes redações:

"Art. 11. No uso de suas atribuições como órgão regulador setorial, caberá à Antaq monitorar e fiscalizar a prestação dos serviços portuários.

§ 1º Ao constatar indício de abusividade na cobrança dos serviços portuários, 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, deverá a Antaq oficiar ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), conforme previsto pela Lei Federal nº 13.848/2019, para atuação no caso concreto, prestando-lhe as informações pertinentes, sem prejuízo das suas competências".

(.....)

JUSTIFICAÇÃO

Sugere-se a observância aos procedimentos e regras já existentes na legislação a respeito da interação entre CADE e agências reguladoras, em respeito à atribuição de competências de cada órgão.

A presente alteração busca garantir que, ao identificar indícios de abusos ou práticas anticoncorrenciais, a Antaq atue de forma articulada com o órgão competente para a apuração e repressão de tais condutas, o CADE. Essa delimitação é fundamental para evitar sobreposições indevidas de competências, assegurar a segurança jurídica e promover maior eficiência na atuação.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada ADRIANA VENTURA
NOVO/SP

CD258701448400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258701448400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PLO73325
EMC 674/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.674/2025

EMENDA AO PL Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências

Altere-se o art. 23 do Projeto de Lei nº 733, de 2025 e acrescente-se, o seguinte parágrafo 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º, que passam a vigorar com a seguinte redação:

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, ressalvados os procedimentos especiais e/ou simplificados de despacho aduaneiro de importação e exportação e as hipóteses de autorizações extraordinárias para a realização de tais operações em locais ou recintos não alfandegados previstos na legislação específica e/ou em normas infralegais editadas pela autoridade aduaneira competente."

§1º. 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.

§ 2º A autoridade aduaneira promoverá o alinhamento de suas normas e procedimentos com as autoridades portuárias e agências reguladoras, observados os princípios da eficiência, simplificação administrativa e celeridade processual, visando à redução de custos logísticos e à melhoria do ambiente de negócios."

JUSTIFICAÇÃO

O PL estabelece que "a entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias ***alfandegados***"

A presente alteração tem como objetivo assegurar a compatibilidade do dispositivo com a legislação vigente, especialmente com normas infralegais editadas

CD250279685300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250279685300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 674/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.674/2025

pela Receita Federal do Brasil, como a Instrução Normativa RFB nº 1381/2013 e a Portaria RFB nº 143/2022, que preveem procedimentos especiais, simplificados ou autorizações extraordinárias para operações aduaneiras em locais ou recintos *não alfandegados*.

O §2º introduz importante avanço no sentido da **coordenação entre a autoridade aduaneira, autoridades portuárias e agências reguladoras** (como ANTAQ, ANVISA, MAPA e outros intervenientes), estabelecendo o dever de alinhamento normativo e procedimental. Essa diretriz atende aos princípios da eficiência administrativa, consagrados no art. 37 da Constituição Federal, e à meta de desburocratização da cadeia logística, conforme preconizado na Lei da Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019) e na Lei do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar).

Essa previsão visa preservar a agilidade operacional, simplificar procedimentos burocráticos, garantir maior eficiência na logística portuária e evitar conflitos interpretativos que poderiam causar insegurança jurídica aos operadores do comércio exterior.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada ADRIANA VENTURA
NOVO/SP

CD250279685300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250279685300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PLO73325
EMC 675/2025 PLO73325 => PL 733/2025
EMC n.675/2025

EMENDA AO PL Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências

Acrescente-se o § 3º, ao art. 38 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, que passa a vigor com a seguinte redação:

> 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.
>
> (....)
>
> ***§3º. Fica assegurada a participação dos agentes de mercado na composição da Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos.***

JUSTIFICAÇÃO

Este acréscimo busca conferir clareza e segurança jurídica à composição da Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário, assegurando expressamente a representatividade de todos os agentes diretamente envolvidos nas atividades portuárias.

A previsão explícita contribui para a legitimidade e a eficácia das normas produzidas pela Câmara, bem como fortalece a sua atuação preventiva e conciliatória na resolução de conflitos, alinhando-se aos objetivos fundamentais do PL nº 733/2025.

A presente proposta é um passo relevante na consolidação de um ambiente regulatório mais moderno, colaborativo e eficiente, capaz de promover inovação, reduzir ineficiências e contribuir com o desenvolvimento sustentável do setor portuário e aquaviário.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres pares desta Casa para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada ADRIANA VENTURA
NOVO/SP

CD254579465700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254579465700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 676/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.676/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº , de 2025

Altere-se o artigo 137, que passa a constar com a seguinte redação:

"Art. 137. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas pelo País, enquanto o vincularem, bem como a observância a normas internacionais que versem a respeito de critérios técnicos que garantam a segurança e qualidade das operações, desde que não conflitem diretamente com o entendimento da ANTAQ e demais agentes públicos competentes" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional do Meio Ambiente, instituída pela Lei Federal nº 6.938/1981, já previu a observância ao princípio da prevenção no ordenamento jurídico brasileiro, a fim de afastar o risco ambiental.

Por este motivo, entende-se que, na existência de normas técnicas que garantam melhoria e aprimoramento da segurança e qualidade operacional, em especial em ambiente particularmente vulnerável a acidentes, como é o caso de portos e atividades fluviais, devem ser implementadas as regras mais modernas ao assunto.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD257970750800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257970750800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 677/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.677/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº , de 2025

Altere-se o inciso XXXIV do artigo 6º do presente projeto de lei, com a redação a seguir:

"XXXIV - Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário: entidade autorreguladora, que pela sua proximidade das atividades portuárias e aquaviária detém melhor conhecimento delas, dispondo de maior sensibilidade para avaliá-las e normatizá-las, podendo agir com maior presteza e a custos moderados, nos termos do regulamento desta Lei" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A criação de uma Câmara de Autorregulação para resolução dos conflitos no âmbito local, apesar de positiva na concepção, pode trazer complexidades importantes em termos de eficiência e conflitos regionais, caso seus poderes e procedimentos não sejam bem delimitados.

Propõe-se um aprofundamento nos termos do Decreto, que visa assegurar o devido controle legal e institucional sobre sua estrutura, funcionamento e limites de competência, respeitando os princípios da legalidade, publicidade, imparcialidade e cooperação entre os entes envolvidos.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD257524786300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257524786300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 678/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.678/2025

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO (PL 733/2025)

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA Nº , de 2025

Altera-se o inciso XIII do artigo 4º do presente projeto de lei, com a seguinte redação:

"XIII – Observância, de forma obrigatória, dos seguintes requisitos para regulação do direito de acesso e utilização por terceiros interessados aos terminais aquaviários, em caráter excepcional, no âmbito dos arrendamentos portuários e das autorizações portuárias:

.....

d) garantia da adequada remuneração ao titular da instalação;

....."(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer diretrizes claras e objetivas para a regulação do direito de acesso e utilização, por terceiros, de terminais aquaviários no contexto de arrendamentos e autorizações portuárias. A medida busca harmonizar interesses públicos e privados, garantindo eficiência, segurança e previsibilidade às operações, ao mesmo tempo em que preserva a atratividade e a segurança dos investimentos no setor.

A proposta condiciona o acesso de terceiros ao atendimento de requisitos específicos — tais como a comprovação da inexistência de alternativas logísticas viáveis, a análise da viabilidade técnica e operacional, a verificação da capacidade ociosa e a preservação das atividades econômicas previamente estabelecidas. Esses critérios asseguram que o acesso ocorra apenas quando necessário, em condições compatíveis com a capacidade do terminal e sem comprometer contratos em vigor, evitando distorções de mercado.

CD253736737100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253736737100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 14/08/2025 11:08:24.740 - PL073325
EMC 678/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.678/2025

Considera-se, ainda, que a política pública deve conciliar os objetivos de competitividade e equilibrar as perspectivas jurídica e econômica com o cenário da infraestrutura nacional, marcada por gargalos significativos que podem afetam o abastecimento e a segurança energética. A superação desses desafios exige elevados aportes de capital no curto prazo, com retorno nos médio e longo prazos, para viabilizar investimentos estruturantes e sustentáveis. A alternância de fluxos logísticos e a expansão da infraestrutura é o que promoverá uma competição mais equilibrada e potencialmente benéfica ao consumidor.

Nesse sentido, a emenda contribui para: (i) aumentar a transparência e a previsibilidade nas decisões regulatórias; (ii) preservar a competitividade e o equilíbrio contratual; (iii) reforçar a segurança operacional e a regularidade no abastecimento; (iv) assegurar o uso eficiente da infraestrutura, com melhor aproveitamento da capacidade instalada; e (v) incentivar novos investimentos para a expansão da infraestrutura nacional.

Tais medidas fortalecem o ambiente regulatório, ampliam a segurança jurídica e favorecem o desenvolvimento sustentável do setor portuário e aquaviário, em consonância com o interesse público.

Pelo exposto, submeto a presente emenda à consideração desta Comissão.

Deputada ADRIANA VENTURA

(NOVO/SP)

CD253736737100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253736737100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura

Apresentação: 12/08/2025 17:49:22.727 - PL073325
EMC 679/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.679/2025

01 - EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI 733/2025

Acrescenta Inciso XVI ao Art.3º do PL 733/2025 que dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.

"Art. 3º A política setorial, a operação, a exploração, a regulação e a fiscalização do Sistema Portuário Brasileiro devem seguir os seguintes princípios:

[...]

XVI – Serviço adequado, o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas e/ou preços."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O princípio do serviço adequado como pilar da política setorial portuária para a operação e exploração tem como objetivo assegurar que os serviços prestados atendam às necessidades da sociedade de forma eficiente, acessível e contínua. A definição proposta estabelece padrões claros e abrangentes, que englobam a regularidade, continuidade e eficiência, essenciais para garantir a confiabilidade dos serviços.

Além disso, aspectos como segurança e atualidade destacam a importância de oferecer serviços que atendam às normas técnicas e de qualidade, acompanhando as inovações e demandas do contexto contemporâneo. A inclusão da generalidade garante que os serviços sejam acessíveis a todos, sem discriminação, enquanto a cortesia na prestação promove um atendimento humanizado e respeitoso.

Por fim, o princípio também reconhece a necessidade de modicidade nas tarifas e/ou preços, assegurando que os custos dos serviços sejam compatíveis com a capacidade de pagamento dos usuários, promovendo a justiça social e o equilíbrio econômico na prestação dos serviços. Dessa forma, o princípio do serviço adequado consolida-se como um pilar fundamental para a gestão eficiente e justa dos serviços públicos e privados.

Sala da Comissão, ...

Carol Dartora
Deputada Federal

CD255905066700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255905066700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carol Dartora

FIM DO DOCUMENTO