

LEGISLAÇÃO SETOR PORTUÁRIO NACIONAL e PL733

(PRINCIPAIS PONTOS DE ALTERAÇÃO)

MPOR Ministério de
Portos e Aeroportos

Ministro Silvio Costa Filho

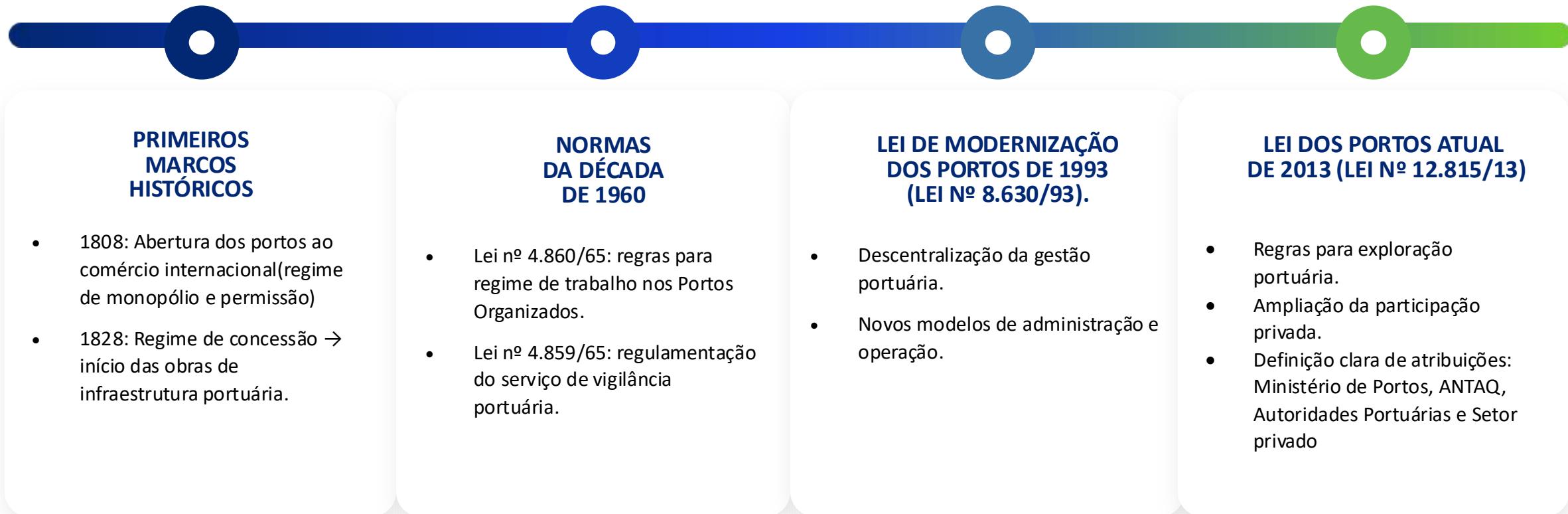


MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS

GOVERNO DO
BRASIL
DO LADO DO POVO BRASILEIRO

EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA

Da abertura dos portos (1808) à Lei dos Portos atual (2013)



LINHA DO TEMPO DA LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA

Marcos Históricos



1808

Abertura Dos Portos

- **Carta Régia de D. João VI:** abriu os portos brasileiros às “nações amigas”.
- **Impacto:** fim do monopólio comercial português e início da inserção do Brasil no mercado mundial.
- **Concessões:** surgimento das primeiras concessões para exploração de atividades portuárias.

1828

Regime De Concessão

- **D. Pedro I:** Substituiu O Regime de permissão por concessões.
- **Avanço:** definiu regras para incentivar o desenvolvimento.
- **Infraestrutura:** favoreceu a implantação de obras nos portos.

Década de 60

Legislação Trabalhista

- **Lei nº 4.860/1965:** estabeleceu o regime de trabalho nos portos organizados.
- **Direitos trabalhistas:** criação de adicional de risco, compensando condições de insalubridade e periculosidade.

1993

Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93)

- **Marco regulatório:** modernizou as relações de trabalho portuário.
- **Criação do OGMO:** órgão responsável pela administração e coordenação da mão de obra.
- **Gestão descentralizada:** maior autonomia para as Autoridades Portuárias.
- **Iniciativa privada:** incentivo à participação nas operações portuárias.

2013

Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013) – Atual Legislação

- **Regulação:** exploração de portos organizados e instalações portuárias, regulamentada pelo Decreto nº 8.033/2013.
- **Fiscalização e regulação:** responsabilidade da ANTAQ.
- **Terminais de Uso Privado (TUPs):** criados e sujeitos a licitação.
- **Poder Concedente:** Ministério de Portos/Secretaria Nacional de Portos, responsável pela outorga de TUPs e políticas públicas do setor.

PRINCIPAIS PONTOS DE ALTERAÇÃO PROPOSTOS

O projeto propõe alterações significativas na legislação portuária, com foco em modernização, flexibilização da contratação de trabalhadores e simplificação de processos.

1. FIM DA EXCLUSIVIDADE DO OGMO

- O Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) deixa de ter exclusividade na contratação de trabalhadores portuários avulsos.
- Importante: MPor atua na composição entre trabalhadores e empregadores para a elaboração de proposta de texto substitutivo conjunto.

2. CONTRATAÇÃO DIRETA

- Operadores de portos públicos e privados poderão contratar trabalhadores certificados diretamente.
- Certificação realizada pelo Senat garante qualificação para a função.

PRINCIPAIS PONTOS DE ALTERAÇÃO PROPOSTOS

3. LICENCIAMENTO AMBIENTAL INTEGRADO

- Portos públicos poderão adotar licenciamento ambiental integrado, sem necessidade de licenças individuais para terminais e cruzeiros.
- Objetivo: simplificação e agilidade nos processos.

4. TARIFAS PORTUÁRIAS

- Fim da supervisão da ANTAQ sobre tarifas.
- Terminais poderão negociar tarifas livremente, respeitando regras de concorrência.

PRINCIPAIS PONTOS DE ALTERAÇÃO PROPOSTOS

5. CERTIFICAÇÃO PROFISSIONAL

- Criação de cadastro e certificação profissional para trabalhadores portuários.
- Sistema gerido em conjunto pela ANTAQ e pelo Senat.

6. NOVAS FORMAS DE TRABALHO

- Trabalhadores poderão ser vinculados a terminais via contratos:
 - Prazo determinado ou indeterminado.
 - Contrato direto com o terminal, operador portuário ou Empresas Prestadoras de Serviços de Trabalho Portuário (EPTP).

PRINCIPAIS PONTOS DE ALTERAÇÃO PROPOSTOS

7. PRAZO DOS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO

- Possibilidade de prorrogação de contratos de arrendamento, simplificados ou ordinários, até o limite de 70 anos, por sucessivas vezes.

8. EVTEA

- Estudos EVTEA (Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) serão extintos.
- Substituição por ferramenta prática, visando acelerar procedimentos e reequilíbrios de contratos.

PONTOS CRÍTICOS E OBSERVAÇÕES

1. Entrega do Controle ao Setor Privado

- O PL cria uma condição de auto-regulação para o setor privado e autoridades portuárias.
- Risco: Pode reduzir a fiscalização e controle externo, aumentando vulnerabilidade a decisões puramente comerciais.

2. Equilíbrio na Distribuição das Competências

- O PL modifica a distribuição de atribuições entre MPOR, ANTAQ, autoridades portuárias e outros órgãos.
- Artigos 7 a 13, 15 retiram do MPOR competências de poder concedente, transferindo-as para ANTAQ e autoridades portuárias.
- Risco: Possível esvaziamento institucional e perda de equilíbrio no tratamento das demandas do setor portuário.
- Artigos 53 e 54: A avaliação de vantajosidade e interesse público nas prorrogações contratuais fica a cargo das autoridades portuárias, sem participação efetiva do MPOR.

PONTOS CRÍTICOS E OBSERVAÇÕES

3. Conselho de Autoridade Portuária (CAP) – Retorno à Condição Deliberativa

- O CAP volta a ser deliberativo, com maior poder sobre decisões estratégicas.
- Risco: Elevado potencial de influência de lobbies, dado que o CAP inclui representantes de trabalhadores, empresários, operadores e governo.

NOVAS COMPETÊNCIAS DOS CAPS INCLUEM:

1. Decidir sobre pedidos de habilitação de operadores portuários recusados pela administração do porto.

2. Indicar nomes para os conselhos de administração das concessionárias dos portos.

3. Opinar (com poder de veto) sobre indicação do diretor de porto sob controle estatal.

4. Emitir posições sobre alteração de horários de funcionamento e tarifas portuárias.



MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS

GOVERNO DO
BRASIL
DO LADO DO Povo BRASILEIRO