

**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO
PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025**

SUBSTITUTIVO AO PL Nº 733, DE 2025

Esta Lei altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor sobre o Sistema Portuário Brasileiro e para modernizar as regras de exploração dos portos, das atividades de operação portuária e do trabalho portuário; e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor sobre o Sistema Portuário Brasileiro e para modernizar as regras de exploração dos portos, das atividades de operação portuária e do trabalho portuário.

Art. 2º A ementa da Lei nº 12.185, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências." (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.185, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos e instalações portuárias, as atividades de operação portuária e o trabalho portuário." (NR)

"Art. 1º-A 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;
- XIV – as entidades sindicais de trabalhadores portuários; e
- XV – as entidades sindicais das operações portuárias.”

“Art. 2º

I – porto público: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II – área do porto público: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto público;

III – instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto público e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV – porto privado: bem privado construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, explorado mediante autorização e localizado fora da área do porto público;

V – estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto público e utilizada exclusivamente para operação de transbordo

de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI – instalação portuária pública 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;

VII – 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;

.....
IX – concessão: cessão onerosa do porto público à 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;

X – delegação: ato de descentralização administrativa para transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto público para Estados, Municípios ou consórcio público, nos termos da lei;

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

XII – autorização: outorga do direito à exploração de Porto Privado, formalizada mediante contrato de adesão, por prazo determinado;

XIII – operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para realizar operações portuárias na área do porto público;

XIV – operação portuária: atividade econômica essencial, de interesse público, compreendendo a movimentação e a armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

XV – 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;

XVI – agente marítimo: pessoa jurídica de contratação opcional 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;

XVII – fornecimento de bens e serviços a navios: fornecimento de bens e serviços destinados a embarcações para uso e consumo de bordo;

XVIII – 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;

XIX – terminal retroportuário alfandegado: instalações retroportuárias onde se executam serviços de controle aduaneiro, em zona de influência portuária;

XX – terminal de contêineres vazios: instalação privada para devolução, armazenagem, guarda, conserto, reparo ou lavagem de contêineres vazios, localizados em zona de influência portuária;

XXI – poligonal do porto: 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;

XXII – autoridade portuária: empresa pública ou sociedade de economia mista da União, dos Estados ou dos Municípios responsável pela exploração e gestão do porto público;

XXIII – administração portuária: empresa privada responsável pela gestão do porto público concedido;

XXIV – 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;

XXV – 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;

XXVI – 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;

XXVII – complexo portuário: conjunto de ativos portuários constituído por, pelo menos, um porto público e, no mínimo, um porto privado, que compartilhe 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;

XXVIII – cadeia verticalizada indústria-porto: cadeias integradas que se caracterizam quando a cadeia produtiva está integrada às atividades portuárias, não inserida em um ambiente concorrencial portuário, com áreas estabelecidas no PDZ do porto;

XXIX – 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;

XXX – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto – PDZ: instrumento de planejamento da autoridade portuária que contempla as estratégias e ações para o uso, a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável da área do porto público;

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

XXXII – 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;

XXXIII – 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;

XXXIV – 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;

XXXV – contrato de gestão com a autoridade portuária: instrumento firmado entre a União e a autoridade portuária com o estabelecimento de metas de desempenho e eficiência para o porto público.

XXXVI – infraestrutura: obras de implantação e manutenção do porto e das instalações portuárias, tais como fundação, terraplanagem, drenagens, obras de artes correntes, obras de abrigo, obras de arte especiais e outros bens imóveis de natureza permanente;

XXXVII – superestrutura: bens móveis como equipamentos, esteiras, dutos, tanques, armazéns, acessórios e partes não integrantes da infraestrutura permanente.” (NR)

“Art. 3º A exploração dos portos públicos e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

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

II –

III – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV – promoção da segurança da navegação na entrada, permanência e na saída das embarcações dos portos e na navegação interior;

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

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

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;

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;

XIII – valorização da qualificação e do treinamento do trabalhador portuário." (NR)

"CAPÍTULO I-A

DOS PRINCÍPIOS

Art. 3º-A 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, nos termos da Lei n 13.874, de 20 de setembro de 2019;

VI – valorização do trabalho humano;

VII – preservação do meio ambiente e desenvolvimento sustentável;

VIII - inovação e desenvolvimento de novas tecnologias;

IX – proteção e respeito aos direitos dos usuários;

X – eficiência, desburocratização e simplificação administrativa;

XI – integração da infraestrutura portuária;

XII – redução dos custos logísticos;

XIII – aumento da oferta de logística;

XIV – eficiência e garantia da continuidade dos serviços portuários; e

XV – integração porto-cidade."

Art. 3º-B. Aplica-se aos atos normativos relacionados a esta Lei a análise de impacto regulatório prevista nos termos do art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019."

“CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS

Art. 3º-C. 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 instalações portuárias localizadas fora do porto público.

§ 2º A União poderá delegar a exploração de portos públicos aos Estados e Municípios, observado o disposto na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, e a exigência de que a exploração e gestão do porto público seja realizada por meio de empresa pública ou sociedade de economia mista do ente federativo delegado.”

“Art. 3º-D. 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. 3º-E. 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. 3º-F. Todas as formas de exploração portuária previstas nesta Lei são passíveis de alandegamento, nos termos do regulamento da autoridade aduaneira.”

“Art. 3º-G. Os preços a serem praticados pelos arrendatários e autorizatários serão negociados livremente, nos termos da Lei

de Liberdade Econômica, respeitadas as normas concorrenciais vigentes.”

“Seção I

Da Concessão de Porto Público e do Arrendamento de Instalação Portuária

Subseção I

Da Concessão de Porto Público

Art. 4º A concessão de bem público destinado 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.” (NR)

“Art. 5º

II – ao modo, forma e condições da exploração do porto público ou instalação portuária;

V – aos investimentos de responsabilidade do contratado e à possibilidade de execução de investimentos privados, por conta e risco do contratado, sem a necessidade de autorização prévia ou posterior pelo poder concedente;

XVI – ao acesso ao porto público ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XVII – às penalidades e sua forma de aplicação;

XVIII – revogado;

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

XX – à utilização de meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação e a arbitragem; e

XXI – ao foro.

.....” (NR)

“Art. 5º-C.

- I –
- II – ao modo, à forma e às condições da exploração do terminal portuário;
- III – ao valor do contrato, aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste e aos parâmetros econômico-financeiros aplicáveis nas hipóteses de realização de investimentos para modernização, ampliação e aumento de capacidade;
- IV – revogado;
- V –
- VI –
- VII – revogado;
- VIII – revogado;
- IX – revogado;
- X – revogado;
- XI – revogado;
- XII – revogado;
- XIII – aos níveis de eficiência operacional e prestação de serviços adequados aos usuários, atrelados a uma movimentação mínima de mercadorias no terminal portuário;
- XIV – à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;
- XV – às hipóteses de extinção do contrato;
- XVI – à obrigatoriedade da prestação de informações e ao acesso ao terminal portuário pelas autoridades competentes;
- XVII – ao acesso ao terminal portuário pelas autoridades competentes;
- 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 e a arbitragem;
- XX – às penalidades e sua forma de aplicação; e
- XXI – ao foro.

§ 1º Os bens vinculados ao arrendamento portuário somente serão considerados reversíveis quando relacionados à infraestrutura aplicada direta ou indiretamente à realização da atividade portuária, salvo disposição contratual em contrário.

§ 2º Não são reversíveis e não ensejam reequilíbrio contratual os bens móveis adquiridos e operados por conta e risco do arrendatário.

§ 3º Os bens de superestruturas vinculados ao arrendamento portuário considerados reversíveis por força de disposição contratual poderão, após a devida valoração e precificação pela Agência Reguladora, seguida da compensação econômico-financeira equivalente à União, ser considerados como não reversíveis.

§ 4º O arrendatário poderá alienar, substituir ou destinar os bens não reversíveis vinculados ao arrendamento, observadas as normas de segurança, ambientais e regulatórias.

§ 5º Findo o contrato, caberá ao arrendatário remover, alienar ou dar destinação adequada aos bens não reversíveis vinculados ao contrato.

§ 6º Prescinde de autorização a realização de investimentos para modernização, ampliação e aumento de capacidade cujos parâmetros econômico-financeiros estejam dispostos em cláusula contratual, nos termos do inciso III do *caput* deste artigo.

§ 7º É livre a realização de investimentos em bens não reversíveis não previstos contratualmente, dispensada a análise de reequilíbrio econômico-financeiro e vedada a extensão de prazo ou indenizações de qualquer natureza por essa razão.

§ 8º É facultado ao arrendatário, durante a vigência do contrato, realizar investimentos substitutivos em relação aos originalmente previstos, sem necessidade de análise de reequilíbrio econômico-financeiro, desde que:

I – sejam economicamente equivalentes ou superiores aos originalmente previstos e assegurem os níveis de serviço contratualmente estipulados;

II – estejam alinhados ao objeto da exploração e às diretrizes regulatórias do setor, observadas a eficiência operacional, a segurança e a sustentabilidade ambiental;

III – estejam acompanhados de justificativa técnica que demonstre a equivalência econômica ou a superioridade técnica frente ao investimento substituído; e

IV – sejam previamente comunicados à autoridade portuária e aprovados pela Antaq.

§ 9º Os investimentos substitutivos realizados nos termos do § 8º desoneram o arrendatário da execução dos itens substituídos.

§ 10. O edital poderá prever, quando necessário, bens mínimos a serem ofertados ao novo arrendatário, mediante indenização, sem caracterizar reversão compulsória.

§ 11. Os contratos em vigor que não possuam cláusulas que estabeleçam os parâmetros econômico-financeiros aplicáveis nas hipóteses de realização de investimentos para modernização, ampliação e aumento de capacidade podem ser repactuados para incluir as disposições específicas de que tratam o inciso III do *caput* deste artigo.

§ 12. Os contratos de arrendamento deverão prever metas e indicadores de desempenho objetivos e mensuráveis, relacionados à eficiência operacional, nível de serviço e produtividade.

§ 13. O adequado cumprimento das metas dos indicadores de desempenho do § 12 poderá substituir as obrigações contratuais de investimentos ou de atingimento de capacidade, cabendo ao arrendatário estipular os meios para a consecução daquelas metas, escolhendo as tecnologias, as obras e equipamentos necessários, dispensada a elaboração de fluxo de caixa nos investimentos no terminal." (NR)

"Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior outorga, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

.....
§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à autoridade portuária.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto público, bem como a inclusão ou alteração de perfil de carga, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

§ 7º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, a unificação de contratos de arrendamentos de mesma titularidade, ficando o prazo de vigência contratual vinculado ao resultado do devido reequilíbrio

econômico-financeiro da avença, limitado ao disposto no art. 7º-C." (NR)

"Art. 7º-A. Os arrendatários de terminais portuários não estão sujeitos à pré-qualificação perante a autoridade portuária."

"Art. 7º-B. 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 prevista de mercadorias, quando couber."

"Art. 7º-C. 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, desde que cumpridas as 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 esta lei também poderão ser prorrogados até o máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações, desde que cumpridas as obrigações contratuais.

§ 2º Os contratos de arrendamentos firmados com base em estudos em versão simplificada poderão ser prorrogados uma única vez pelo prazo de até 10 (dez) anos, nos termos da regulamentação específica.

§ 3º As prorrogações dependerão:

I – do cumprimento das obrigações contratuais assumidas pelo arrendatário;

II – da demonstração de vantagem da prorrogação em relação à realização de nova licitação, devidamente fundamentada pela autoridade competente; e

III – de manifestação do arrendatário apresentada com antecedência mínima de 36 (trinta e seis) meses da data de término do contrato.

§ 4º 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.

§ 5º A vantagem na permanência do arrendatário na área, conforme previsto no § 4º deste artigo, deverá ser avaliada, preferencialmente, segundo critérios, como:

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

§ 6º O poder concedente promoverá a repactuação 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.

§ 7º A prorrogação de que trata o § 4º não ocorrerá de forma automática e dependerá de compromisso de novos investimentos para incremento da eficiência ou da cobrança de outorga equivalente à valorização da área.” (NR)

“Art. 7º-D. 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* deverão ser comunicados à autoridade portuária no prazo de 30 (trinta) dias antes da sua implementação.”

“Subseção IV

Da Oferta Permanente de Áreas em Portos Públicos

Art. 7º-E. As áreas ociosas e disponíveis para arrendamento nos portos públicos serão mantidas em regime de oferta permanente, com valores mínimos de outorga pré-definidos e compostos por:

- I – parcela fixa: valor mensal calculado por metro quadrado de área; e
- II – parcela variável: valor mensal calculado sobre a movimentação física ou receita bruta.

§ 1º A precificação da parcela fixa das áreas em oferta permanente considerará, cumulativamente:

I – a classificação de sítio-padrão na qual se enquadra a área a ser ofertada; e

II – o capital necessário à viabilidade operacional da área para a finalidade indicada no PDZ do porto público.

§ 2º A parcela variável será fixada com base em percentual da movimentação física ou receita bruta, diferenciado por tipo de carga.

3º A exploração de áreas portuárias a partir da oferta permanente demandará do proponente a apresentação de seguro ou caução que garanta a realização dos investimentos necessários, na forma do regulamento.”

“Art. 7º-F. O interessado em explorar área cadastrada em oferta permanente poderá formalizar requerimento ao Poder Concedente a qualquer tempo, a quem caberá promover chamamento público no prazo máximo de 30 (trinta dias).

1º Quando houver mais de um interessado em área em oferta permanente, será instaurado processo competitivo, cujo critério de julgamento da licitação poderá ser, de forma combinada ou isolada, o de maior valor de outorga e o de maior valor de parcela variável.

§ 2º Caso a área já esteja cadastrada em oferta permanente há mais de 60 (sessenta) dias, fica dispensado o chamamento público de que trata o *caput*, tendo o interessado o direito de assinar o contrato de adesão para exploração da área, atendidos os requisitos da oferta.

§ 3º A parcela variável de áreas arrendadas a partir de contratação direta originada em oferta permanente constitui mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro automático do contrato, não ensejando revisões ordinárias decorrentes de variações de demanda, de preços de mercado ou de custos operacionais do arrendatário.”

“Art. 7º-G. Para fins do disposto no art. 7ºE, os sítios-padrão serão classificados em:

I – sítio padrão positivo: áreas estruturadas (*brownfields*), aptas à operação portuária, dispensando investimentos para exploração, ou que requerem investimentos de baixa relevância.

II – sítio padrão: áreas parcialmente estruturadas, demandando investimentos parciais para realização de operações portuárias,

notadamente áreas com infraestrutura disponível, porém com pouca ou nenhuma superestrutura.

IV – sítio padrão negativo: áreas inalteradas ou semiantropizadas (*greenfields*) que demandem investimentos significativos para possibilitar operações aquaviárias."

"Subseção V

Das Hipóteses de Contratação Direta

Art. 7º-H. A realização de licitação de área no porto público será 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, os quais deverão realizar estudos, investigações, levantamentos e projetos que justifiquem a vantagem da exploração para o porto público; e

II – conformidade com o PDZ do porto."

"Subseção VI

Do Chamamento Público na Indústria-Porto

Art. 7º-I. 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 receita portuária significativa e impacto relevante na economia local; e

IV – haja conformidade com o PDZ do porto."

"Subseção VII

Do Chamamento Público de Terminal de Cruzeiros

Art. 7º-J. O Terminal de Cruzeiros será arrendado por meio de chamamento público, com vistas a identificar interessados em sua exploração, e deverá estar previsto no PDZ do porto.

Art. 7º-K. Aos eventos e locações realizados no Terminal de Cruzeiros aplicam-se as disposições e regulamentações das áreas não afetadas às operações portuárias.

Art. 7º-L. 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."

"Subseção VIII

Do Uso Temporário

Art. 7º-M. A autoridade portuária poderá pactuar com o interessado na movimentação de cargas com mercado não consolidado e mercadorias transitórias o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto público, dispensada a realização de licitação.

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

§ 2º Na hipótese de haver mais de um interessado na utilização de áreas e instalações 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 Após 24 (vinte e quatro) meses de eficácia do uso temporário da área e do terminal portuário, ou, em prazo inferior, por solicitação do contratado, e verificada a viabilidade do uso da área e da instalação, a autoridade portuária adotará as medidas necessárias ao encaminhamento de proposta de licitação da área e das instalações existentes.

§ 4º Decreto regulamentador disporá sobre os termos, os procedimentos e as condições para o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto público."

"Subseção IX

Dos Contratos de Transição

Art. 7º-N. 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 área 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 24 (vinte e quatro) meses, prorrogável por mais 24 (vinte e quatro) ou até a conclusão da contratação efetiva das respectivas áreas ou instalações, o que ocorrer primeiro

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

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

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

a) justificativa de que a empresa pactuante possui as condições técnicas para manter a prestação do serviço;

b) declaração de adimplência da empresa pactuante com as obrigações financeiras perante a administração do porto;

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

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

“Art. 7º-O. 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 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 – ao foro.”

“Subseção X

Dos Contratos de Passagem

Art. 7º-P. 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. 7º-Q. 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 prejudicar de forma significativa o uso de áreas contíguas para outras finalidades de interesse ao desenvolvimento das atividades portuárias.

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

§ 3º Os investimentos vinculados ao contrato de passagem deverão ocorrer às expensas do interessado, mediante anuência da autoridade portuária, sem reversibilidade e sem direito à 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.

§ 5º Os titulares dos contratos de passagens não poderão ter preferências de utilização de estruturas de atracação nos portos organizados que gerem prejuízos ou descontinuidade de operações de arrendatários do porto.

§ 6º 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.

§ 7º Na hipótese do § 6º, o titular do contrato de passagem pode fazer jus, nos termos do regulamento de exploração do porto, de preferência ou prioridade de utilização da infraestrutura comum dentro da área do porto público, ressalvado o uso prioritário de atracação de embarcações destinadas ao atendimento de arrendatários do porto."

"Art. 7º-R. 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 Antaq, na esfera administrativa, arbitrará conflitos envolvendo a autoridade portuária, o interessado na passagem e terceiros.

"Art. 7º-S. 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.

§ 1º A autoridade portuária deverá manifestar-se no prazo de 30 (trinta) dias sobre o requerimento.

§ 2º Do indeferimento do pedido pela autoridade portuária caberá recurso à Antaq.”

“Art. 7º-T. 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. 7º-U. 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. 7º-V. São cláusulas essenciais do contrato de passagem as relativas:

I – ao objeto, com descrição dos equipamentos e trajeto previstos para a passagem;

II – ao prazo, com indicação do início e término da vigência do contrato;

III – ao valor, às condições de pagamento e às tarifas pertinentes;

IV – às penalidades, sua gradação e formas de aplicação, na forma da regulamentação da Antaq;

V – à competência da Antaq para arbitrar na esfera administrativa, mediante solicitação de qualquer das partes, conflitos entre a autoridade portuária e o beneficiário da passagem relativos à interpretação e à execução do contrato;

VI – à possibilidade de rescisão unilateral por parte da autoridade portuária, ouvida a Antaq;

VII – às obrigações do beneficiário da passagem, em especial as relativas:

a) à responsabilidade por danos ambientais ou de outra ordem causados a terceiros, em decorrência das atividades desenvolvidas;

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

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

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

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

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

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

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

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. 7º-W. 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, conforme contrato, revertidos ao patrimônio da União ou removidos às expensas do beneficiário."

"Art. 7º-X. 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. 7º-Y. 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."

"Subseção XIX

Das Licitações

Art. 7º-Z. Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior outorga, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela Antaq, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à autoridade portuária.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto público, bem como a inclusão ou alteração de perfil de carga, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

§ 7º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, a unificação de contratos de arrendamentos de mesma titularidade, ficando o prazo de vigência contratual vinculado ao resultado do devido reequilíbrio econômico-financeiro da avença, limitado ao disposto no art. 5-B."

"Art. 7º-AA A Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato."

"Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamamento público e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto público, compreendendo as seguintes modalidades:

I – porto privado;

.....
§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 35 (trinta e cinco) anos, com possibilidade de sucessivas prorrogações, condicionadas ao cumprimento das obrigações contratuais.

.....
§ 5º O prazo estabelecido no § 2º aplica-se aos contratos de adesão vigentes"

§ 6º Fica dispensado o chamamento público e o processo seletivo quando o interessado for proprietário e possuidor da totalidade da área do imóvel no qual será implantada a instalação portuária." (NR)

"Art. 8º-A. Os investimentos realizados nos portos privados correrão por conta e risco exclusivo do autorizatário e independentemente de autorização da Antaq.

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

§ 2º A Antaq poderá dispensar o acompanhamento dos investimentos a serem realizados pelo autorizatário, nos casos em que a movimentação de cargas associada ao contrato de adesão tenha por finalidade atender exclusivamente a cadeia verticalizada do mesmo grupo econômico do autorizatário, ou quando não houver demanda consolidada de volume de carga que justifique investimentos ou expansão da capacidade da infraestrutura portuária."

"Art. 9º

§ 1º

II – promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma área de influência e com características semelhantes.

....." (NR)

"Art. 10. O poder concedente poderá determinar à Antaq, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 1º do art. 9º." (NR)

"Art. 11. O instrumento do chamamento público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

IV – a área total do empreendimento e a capacidade estática.

§ 1º O interessado em autorização de instalação portuária 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." (NR)

"Art. 12. Encerrado o chamamento público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

§ 1º

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

.....

§ 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. 13.

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

"Art. 13-A. A Antaq poderá, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuários, abrir processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária."

"Seção IV

Da Definição da Área de Porto Público

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos públicos, a partir de proposta do ministério competente.

....." (NR)

"CAPÍTULO III

DA UNIÃO

Art. 16. 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:

.....
V – estabelecer plano de metas e firmar contrato de gestão com as autoridades portuárias;

VI – definir, revisar ou revogar poligonais de portos públicos;

VII – disciplinar o conteúdo, a forma e a periodicidade de atualização dos PDZ;

VIII – estabelecer diretrizes para o Regulamento de Exploração do Porto (REP);

IX – implantar e gerir a Janela Única Aquaviária (Maritime Single Window – MSW);

X – elaborar o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária;

XI – autorizar a abertura de capital das autoridades portuárias; e

XII – autorizar a concessão de canais de acesso aquaviários, rodoviários e ferroviários.

....." (NR)

"CAPÍTULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO PÚBLICO

Seção I

Das Competências

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto público.

§ 1º Compete à autoridade portuária:

.....
IV – editar a estrutura tarifária, propor e arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades, observada a regulamentação da Antaq;

.....
XIV – estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes do ministério competente, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

.....
XVI – celebrar contrato de gestão com o ministério competente, nos termos do regulamento;

XVII – submeter ao ministério competente proposta de revisão da poligonal do porto;

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

XIX – gerir as hidrovias ou vias navegáveis que lhe tenham sido atribuídas;

XX – 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;

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

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

XXIII – 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;

XXIV – adaptar a infraestrutura portuária para enfrentar os impactos das mudanças climáticas;

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

XXVI – desenvolver, implementar e operar o Sistema de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System - VTMS) ou

sistemas similares, observadas as peculiaridades de cada porto, exceto quando houver processo de concessão que trate do tema;

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

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

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

XXX – 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;

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

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

XXXIII – realizar, facultativamente, a terceirização da administração de unidades do porto;

XXXIV – assegurar ambiente ao investimento privado que possibilite o desenvolvimento portuário;

XXXV – assegurar que os agentes privados prestem serviços portuários com eficiência;

XXXVI – identificar oportunidades de negócio e escolher o parceiro, na forma da lei; e

XXXVII – exercer suas funções de forma integrada e harmônica com as autoridades intervenientes no porto.

§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação do ministério competente o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

§ 6º 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.” (NR)

“Art. 18. Dentro dos limites da área do porto público, compete à autoridade portuária:

I -

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

....." (NR)

"Art. 19. 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.

....." (NR)

"Art. 19-A 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. 19-B. 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. 20. Será instituído em cada porto público um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da autoridade portuária.

§ 1º Revogado.

§ 2º Revogado.

§ 3º Revogado.

§ 4º Quando o porto público integrar um complexo portuário, o CAP será do complexo portuário." (NR)

"Art. 20-A. 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

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

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

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

b) 1 (um) representante dos exportadores;

c) 1 (um) representante dos transportadores terrestres;

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

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

f) 1 (um) representante da praticagem.

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

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

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

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

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

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

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

"20- B. Compete ao CAP:

I – ser ouvido sobre:

- a) governança da autoridade portuária;
- b) revisão da poligonal do porto e do PDZ;
- c) cronograma de manutenção e investimentos em infraestrutura de acessos terrestre e aquaviário; e
- d) planejamento estratégico do porto.

II – 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

III – baixar o seu regimento interno."

"Art. 21. 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.

Parágrafo único. Revogado.

§ 2º 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.

§ 3º 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.

§ 4º A indicação do representante da classe empresarial a que alude o *caput* deste artigo será feita pelo Conselho de Autoridade Portuária." (NR)

"Art. 22. O ministério competente coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos públicos e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento." (NR)

"Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Públicos e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23.

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." (NR)

"Art. 24.

§ 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.

....." (NR)

"Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário no porto público será efetuada perante a autoridade portuária, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

.....
 § 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 caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido ao poder concedente, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

....." (NR)

"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 administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

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

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

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

..... (NR)

"Art. 27-A. 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." (NR)

"Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto público será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima." (NR)

"CAPÍTULO V-A

DO AGENTE MARÍTIMO

"Art. 31-A. 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 V-B

DOS FORNECEDORES DE BENS E SERVIÇOS A NAVIOS

"Art. 31-B. A atividade de fornecimento de bens e serviços a navios abrange, a critério do interessado, tanto embarcações em navegação de longo curso quanto na cabotagem."

"Art. 31-C. O fornecedor de bens e serviços a navios poderá habilitar-se como Operador Econômico Autorizado (OEA), nos termos do Acordo de Facilitação de Comércio adotado pela Organização Mundial do Comércio em 2013 e da regulamentação vigente no Brasil."

"Art. 31-D. São deveres do fornecedor de bens e serviços a navios:

I – tratar os usuários de 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 em conformidade com a lei e com as normas infralegais emanadas dos órgãos públicos referentes ao bem ou

serviço fornecido, bem como às questões aduaneiras, sanitárias, fitossanitárias e de saúde pública;

V – fiscalizar e orientar seus empregados na execução dos serviços; e

VI – manter registro dos processos e procedimentos em que atuar, pelo prazo fixado em lei, em meio físico, digital ou equivalente.”

“Art. 31-E. São direitos do fornecedor de bens e serviços a navios:

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

II – ter acesso direto, cumpridas as exigências legais, especialmente as de segurança pública, às instalações portuárias para realização de suas atividades; e

III – comunicar às autoridades competentes, na forma cabível, o exercício ilícito da atividade por terceiro não habilitado, inclusive em infrações à ordem econômica previstas em lei específica.”

“Art. 31-F. O fornecimento de bens e serviços a navios é atividade de natureza privada, essencial à salvaguarda da vida humana no mar.”

“Art. 45-A. Considera-se trabalho portuário os serviços prestados nas diversas tarefas vinculadas à movimentação a bordo e nas áreas dos portos públicos, de mercadorias provenientes do transporte aquaviário ou destinadas a ele como embarcações principais e auxiliares, bem como a vigilância delas.

§ 1º O trabalho portuário compreende as atividades de estiva, capatazia, conferência de carga e descarga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco definidas abaixo:

I – estiva: a atividade de movimentação de mercadorias no convés ou porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados a bordo.

II – capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.

III – conferência de carga e descarga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

V – conserto de cargas: 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, convés, plataformas e em outros locais da embarcação; e,

VI – bloco: atividade de limpeza conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2º Para os fins desta lei, multifuncionalidade é o exercício de duas ou mais das atividades previstas no § 1º por um trabalhador portuário, conforme as suas qualificações e certificações, salvo quando regulada em convenção coletiva de trabalho, vedada a exigência de novo registro ou cadastro específico.”

“Art. 45-B. São trabalhadores dos portos públicos:

I – trabalhadores da autoridade ou administração portuária;

II – trabalhadores na operação de terminais portuários ou de cruzeiros; e,

III – trabalhadores portuários de estiva, capatazia, conserto de carga, conferência de carga e descarga e vigilância de embarcação e bloco.”

“Art. 45-C. Trabalhador portuário é aquele que, possuindo qualificação e certificação profissional para exercício da profissão, desenvolve atividade profissional de trabalho portuário mencionada no § 1º do art. 45-A, no porto público.

§ 1º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário avulso será realizada de acordo com esta Lei e atestada por certificado expedido pelo Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO ou reconhecido pelo mesmo quando realizada por outras entidades, na forma prevista nos § 3º deste artigo.

§ 2º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário com vínculo empregatício será realizada de acordo com esta Lei e atestada por certificado expedido pelo OGMO, Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT ou outra entidade na forma do § 3º do presente artigo.

§ 3º A qualificação profissional de que tratam os §§ 1º e 2º deste artigo também poderá ser promovida por outras entidades que comprovem, no mínimo, a aplicação do conteúdo programático, curricular e carga horária adotados pelo OGMO ou SENAT, desde que autorizadas por entidade nacional representativa dos operadores portuários.

§ 4º O Poder Executivo, por meio de uma de suas agências reguladoras, deverá manter uma lista eletrônica de caráter nacional de todos os trabalhadores portuários que possuam a certificação profissional exigida por esta Lei.”

“Art. 45-D. O trabalho portuário nos portos públicos, nas atividades mencionadas no § 1º do art. 45-A, será realizado exclusivamente por trabalhadores portuários com qualificação profissional e certificação para o exercício da profissão nos termos desta Lei, com relação de trabalho nas seguintes modalidades:

I – trabalho com vínculo empregatício, na forma prevista pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ressalvado o disposto no § 9º deste artigo; ou

II – avulsa, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO.

§ 1º O contrato de trabalho com vínculo empregatício nas atividades mencionadas no § 1º do art. 45-A poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário ou com o operador portuário, observado o disposto neste artigo e em seus parágrafos.

§ 2º O trabalhador portuário avulso, quando contratado na forma prevista pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), deixará de concorrer à escala como avulso.

§ 3º O trabalhador portuário, quando prestar seu serviço por intermédio do OGMO ou quando possuir vínculo de emprego, cumprirá pelo menos o intervalo de 11 (onze) horas entre 2 (duas) jornadas de trabalho, salvo em situações excepcionais reguladas em instrumento coletivo de trabalho.

§ 4º Ressalvadas as disposições previstas em instrumento coletivo de trabalho em vigor, a empresa contratante de trabalhador portuário empregado para desempenho das

atividades portuárias previstas no § 1º do art. 45-A desta Lei, divulgará, a fim de dar publicidade aos trabalhadores portuários, por intermédio do OGMO, se existente, e aos sindicatos de representação laboral portuária, o edital de contratação, que deverá conter:

I – a função pretendida;

II – o salário;

III – os benefícios;

IV – a quantidade de vagas;

V – as exigências de qualificação;

VI – os critérios de avaliação; e,

VII – demais condições de trabalho.

§ 5º Os procedimentos para a seleção de candidatos e contratação de trabalhadores para as atividades portuárias mencionadas no § 1º do art. 45-A desta Lei serão iniciados exclusivamente dentre os registrados e cadastrados no OGMO, se existente, e, subsidiariamente, serão efetivadas dentre os sem registro ou cadastro no OGMO, na forma dos §§ 6º e 7º deste artigo.

§ 6º Os trabalhadores contratados subsidiariamente, com vínculo empregatício, não terão direito a qualquer espécie de inscrição no OGMO, se existente.

§ 7º Fica vedada a aplicação de condição diferenciada de salário e benefícios entre candidatos com ou sem inscrição no OGMO, se existente, no edital a que se refere o § 4º deste artigo.

§ 8º Fica a empresa contratante de trabalhadores com inscrição no OGMO para o exercício das atividades previstas no § 1º do art. 45-A obrigada a comunicar de imediato ao OGMO, se existente:

I – a admissão dos respectivos trabalhadores, para que sejam suspensos do processo de escalação como trabalhador avulso; e,

II – o desligamento dos respectivos trabalhadores, do seu quadro de empregados, para que possam retornar ao processo de escalação como trabalhadores avulsos, se ainda detentores de inscrição válida e observados os regramentos da presente lei e do respectivo OGMO, se existente;

§ 9º Em qualquer porto público, quando da existência de OGMO em atividade, fica vedada a utilização de trabalho temporário de que trata o art. 2º da Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, ou intermitente de que trata o art. 443 da Consolidação das Leis do

Trabalho (CLT), para as atividades mencionadas no § 1º do art. 45-A.

§ 10. Ficam reconhecidas e válidas todas as contratações de trabalhadores com vínculo empregatício, inclusive sem inscrição no OGMO, para as atividades mencionadas no § 1º do art. 45-A realizadas até 28 de fevereiro de 2025, não os habilitando a qualquer inscrição no OGMO.

§ 11. É responsabilidade da empresa contratante de trabalhadores para as atividades mencionadas no § 1º do art. 45-A, inclusive sem inscrição no OGMO, providenciar a inscrição dos mesmos na lista eletrônica a que se refere o § 4º do art. 45-C."

"Art. 45-E. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários e terminais portuários.

Parágrafo único. Compete ao OGMO regular os temas mencionados no *caput* deste artigo, quando da inexistência de instrumento coletivo vigente, garantida a irredutibilidade salarial e o cumprimento das normas regulamentadoras de saúde e segurança no trabalho."

"Art. 45-F. Os portos privados têm liberdade na contratação de trabalhadores em todas as modalidades e formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho, bem como a submeter seus empregados ao treinamento oferecido pelo SENAT desde que contribua para o sistema."

"Art. 45-G. Os portos privados também poderão contratar os serviços de trabalhador portuário avulso, sempre por intermédio do OGMO com circunscrição na região onde estiverem instalados, na forma de seus estatutos."

"Art. 45-H. 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;

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. 45-I. Na celebração de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho no setor portuário, no que couber em relação ao trabalho avulso ou ao trabalho com vínculo empregatício, são

considerados direitos absolutamente indisponíveis as disposições constitucionais, os direitos previstos em tratados internacionais de direitos humanos internalizados e em vigor, 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;

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.”

“Seção II

Do Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso – OGMO

Art. 45-J. Os operadores portuários e os terminais portuários que utilizarem trabalho portuário avulso constituirão, administrarão e custearão um OGMO no respectivo porto público em que atuarem.

§ 1º O OGMO reger-se-á por esta Lei e por seu Estatuto.

§ 2º O trabalho portuário avulso somente será prestado por meio de intermediação de OGMO implantado e administrado na forma da presente Lei, na área de sua circunscrição, dentro ou fora do porto público.

§ 3º Na inexistência de operadores portuários ou terminais portuários que utilizem trabalho portuário avulso, caberá à administração do respectivo porto público a guarda de todos os documentos relativos ao trabalho portuário avulso que, por exigência legal, devam ser mantidos para fins fiscais, previdenciários, trabalhistas ou de fiscalização.

§ 4º A posse dos documentos a que se refere o § 3º será restituída ao OGMO na hipótese de retomada de suas atividades na forma do *caput* deste artigo.

§ 5º O encerramento das atividades do OGMO previsto no § 3º implicará a obrigação de pagamento aos trabalhadores portuários avulsos registrados e com inscrição válida, de valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo para fins rescisórios da conta vinculada correspondente ao período trabalhado na condição de avulso.

§ 6º O montante de que trata o § 5º desta artigo será custeado, de forma solidária, pelos operadores portuários e terminais portuários que tenham participado do quadro de associados do respectivo OGMO, por qualquer prazo, dentro do período de 2 (dois) anos antecedentes ao encerramento das atividades.

§ 7º Efetivados os procedimentos previstos nos §§ 5º e 6º, e mediante deliberação dos operadores portuários interessados na utilização de trabalhadores portuários avulsos, poderá ser implantado novo OGMO no respectivo porto público.

§ 8º Na implantação de novo OGMO em prazo inferior a 5 (cinco) anos, os trabalhadores que detinham inscrições válidas na data de encerramento do OGMO anterior terão direito de retornar na mesma condição, desde que atendam à idade máxima prevista no inciso II do artigo 45-R da presente Lei e sejam aprovados em avaliações e exames adotados para o acesso ao cadastro da respectiva atividade.

§ 9º No caso de inatividade ou dissolução do OGMO, o seu passivo permanecerá sob a responsabilidade solidária dos terminais e operadores portuários que tenham utilizado o trabalho portuário avulso, em relação aos seus débitos individualizados e àqueles cuja individualização seja impossível.

§ 10 A saída de operador ou terminal portuário do OGMO não afasta a sua responsabilidade solidária em relação aos débitos individualizados do período em que utilizou trabalhador portuário avulso e àqueles cuja individualização seja impossível.

§ 11 O OGMO não poderá cobrar passivos de operadores ou terminais portuários relativos a fatos anteriores à data de suas associações, desde que o associado não tenha qualquer vinculação direta ou indireta com empresa anteriormente associada."

"Art. 45-K. O OGMO é entidade de utilidade pública, sem fins lucrativos, que atua na administração, na gestão, no treinamento e no fornecimento de mão de obra avulsa, bem como em atividades correlatas para os seus associados, no porto público da região da circunscrição estabelecida em seus estatutos.

Parágrafo único. Os portos privados não estarão obrigados à filiação ao OGMO para o atendimento de suas requisições de trabalhadores, desde que o respectivo OGMO figure como interveniente anuente no instrumento coletivo de trabalho que discipline as requisições."

"Art. 45-L. São atribuições exclusivas do OGMO em relação ao trabalho portuário avulso:

I – administrar o fornecimento de mão de obra do trabalhador portuário avulso para os seus associados, ressalvado o parágrafo único do art. 45-K desta Lei, dentro ou fora dos portos públicos, na região de circunscrição estabelecida em seus estatutos.

II – manter a inscrição dos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados, inclusive daqueles cedidos com vínculo empregatício.

III – atender às requisições de mão de obra de trabalho avulso dos seus associados, ressalvado o parágrafo único do art. 45-K desta Lei, segundo as quantidades e funções definidas em negociação coletiva.

IV - realizar as escalões, com observância das qualificações dos trabalhadores em sistema de rodízio ou em outra modalidade estabelecida em convenção ou acordo coletivo de trabalho, observado o parágrafo único do art. 45-E desta Lei.

V – decidir sobre o quantitativo de trabalhadores portuários avulsos cadastrados ou registrados, salvo quando negociado e formalizado em convenção coletiva de trabalho.

VI – 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 destinados aos pagamentos dos trabalhadores portuários avulsos e aos recolhimentos de encargos sociais e outras contribuições aplicáveis, a qual não estará sujeita a bloqueio, sequestro ou penhora judiciais.

§ 2º O associado requisitante de trabalho portuário avulso poderá recusar a escalação de trabalhador portuário avulso para as suas operações, desde que o faça de forma justificada perante o respectivo OGMO.

§ 3º O OGMO poderá utilizar apenas trabalhadores portuários avulsos certificados nos termos desta Lei.

§ 4º Os trabalhadores portuários avulsos com inscrições válidas na data de publicação desta Lei são considerados certificados e aptos para o pleno exercício de suas funções.

§ 5º O exercício das competências e atribuições determinadas ao OGMO por esta Lei não implica vínculo empregatício entre o órgão e o trabalhador portuário avulso."

"Art. 45-M. Compete ao OGMO:

I – expedir as normas e os regulamentos necessários ao pleno exercício de suas atribuições, entre as quais:

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

II – aplicar, garantido o direito de defesa, no caso de transgressão à norma disciplinar, as penalidades de:

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

III – promover treinamento de atualização profissional do trabalhador portuário avulso, diretamente ou por meio das entidades previstas nos §§ 1º e 2º do artigo 45-C desta Lei, para adequá-lo permanentemente aos modernos processos de movimentação de carga e operação de aparelhos e equipamentos inerentes às operações portuárias;

IV – executar programas de desligamento incentivado do trabalhador portuário avulso, bem como de migração de uma para outra atividade profissional, salvo quando disposto em convenção coletiva de trabalho;

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 poderá exigir de seus associados garantia prévia dos respectivos pagamentos para atender à requisição de trabalhadores portuários avulsos.

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

§ 3º O OGMO não responderá solidária nem subsidiariamente por acidente de trabalho ou por eventual doença ocupacional do trabalhador portuário avulso."

"Art. 45-N. Para os fins previstos nesta Lei, cabe:

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

II – ao OGMO, o pagamento da remuneração do trabalhador portuário avulso, observado o art. 45-E desta Lei, e das parcelas referentes a décimo terceiro salário e férias, diretamente ao trabalhador.

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

§ 2º O associado requisitante de trabalho avulso e o OGMO são solidariamente responsáveis pelo pagamento dos encargos trabalhistas, das contribuições previdenciárias e demais obrigações, inclusive acessórias, devidas à Previdência Social e arrecadadas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, 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 de encargos fiscais, trabalhistas e previdenciários."

"Art. 45-O. A escalação de trabalhadores portuários avulsos pelo OGMO será realizada exclusivamente por meio eletrônico, de modo a possibilitar a escalação à distância, em sistema de rodízio, observada a qualificação profissional do trabalhador.

Parágrafo único. O meio eletrônico adotado para a escalação de trabalhadores portuários avulsos deverá ser inviolável e seguro."

"Art. 45-P. A inscrição de trabalhador portuário avulso no OGMO será classificada segundo os seguintes agrupamentos:

I – registro: para o trabalhador que terá prioridade na escalação para os serviços requisitados, na forma do art. 45-E desta Lei.

II – cadastro: para o trabalhador portuário avulso aprovado em processo seletivo de acesso ao OGMO, com critérios definidos pelo próprio órgão, como contingente supletivo, que poderá ser escalado para serviços requisitados, quando restarem vagas não atendidas pelos trabalhadores registrados, segundo critérios de escalação mencionados no parágrafo único deste artigo.

Parágrafo único. Compete ao OGMO o regramento dos critérios de escalação mencionados nos incisos I e II do *caput* deste artigo, salvo quando regradados em convenção coletiva vigente."

"Art. 45-Q. Os trabalhadores portuários avulsos que já estiverem inscritos no OGMO como multifuncionais manterão essa condição após a data de publicação desta Lei."

"Art. 45-R. A inscrição do trabalhador portuário avulso extingue-se por:

I – cancelamento resultante de descumprimento de normas procedimentais, disciplinares e de assiduidade ou por indisponibilidade para a escalação ao trabalho avulso pelo prazo definido pelo respectivo OGMO, sem qualquer indenização, garantido o direito de defesa;

II – atingimento da idade máxima de 70 (setenta) anos, compulsoriamente;

III – adesão voluntária do trabalhador a programas de incentivo ao cancelamento de inscrição de trabalhadores portuários avulsos registrados; ou

IV – morte do trabalhador.

§ 1º Para o trabalhador com registro no OGMO, a extinção da inscrição prevista no inciso II do *caput* deste artigo será efetivada mediante o pagamento de indenização no valor equivalente a 40% (quarenta por cento) do saldo para fins rescisórios da conta vinculada correspondente ao período trabalhado na condição de avulso, mediante a disponibilização prévia de recursos pela administração do respectivo porto público, independente de sua forma de administração.

§ 2º A partir de 65 (sessenta e cinco) anos e até 69 (sessenta e nove) anos de idade, o trabalhador registrado poderá requerer o cancelamento de sua inscrição mediante o recebimento do valor previsto no § 1º deste artigo, também com a disponibilização prévia de recursos pela administração do respectivo porto público, independente de sua forma de administração.

§ 3º O prazo limite de idade previsto nos § 2º deste artigo será suspenso para os trabalhadores que se inscreverem no Programa de Incentivo ao Cancelamento de Inscrição de Trabalhadores Portuários Avulsos Registrados (PICITPAR), até que sejam convocados para o recebimento dos valores.”

“Seção III

Da renda mínima

Art. 45-S. É assegurada uma renda mínima mensal, nos termos do item 2 do art. 2º da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho – OIT, aos trabalhadores portuários avulsos com registro válido em OGMO.

§ 1º A renda mínima mensal será equivalente ao valor do salário-mínimo vigente na área de circunscrição do OGMO em que o trabalhador portuário avulso possua inscrição, salvo valor diverso formalizado em instrumento coletivo em vigor.

§ 2º O OGMO, mediante a disponibilização prévia de recursos pela administração do porto público, independentemente de sua

forma de administração, efetuará o pagamento do valor ao trabalhador mencionado no *caput* deste artigo, deduzindo-se o valor das remunerações já recebidas pelos serviços prestados no respectivo mês de apuração.

§ 3º Além dos requisitos previstos neste artigo, somente fará jus à garantia de renda mínima o trabalhador portuário avulso que:

I – estiver apto para o trabalho portuário avulso em, no mínimo, 80% dos dias do mês de apuração;

II – disponibilizar-se para o trabalho no sistema de escalação em, no mínimo, 80% (oitenta por cento) das chamadas realizadas pelo respectivo OGMO;

III – prestar os serviços nas escalações, inclusive nas compulsoriamente definidas pelo OGMO, em todos os turnos de trabalho para os quais possua habilitação no sistema de escalação do respectivo órgão.

§ 4º Compete ao OGMO a apuração e comprovação do cumprimento dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do § 3º deste artigo.”

“Art. 45-T. Não fará jus ao benefício da renda mínima o trabalhador portuário avulso que:

I – estiver aposentado ou receber qualquer outro benefício da Previdência ou Assistência Social, inclusive o benefício de que trata o art. 10-A da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998;

II – houver atingido as condições legais para a aposentadoria;

III – receber remuneração de qualquer outra atividade, inclusive não portuária, no respectivo mês de apuração; ou

IV – não houver optado pela participação em programa de incentivo ao cancelamento de inscrição no OGMO, definido por legislação ou por instrumento coletivo.

Parágrafo único. O OGMO estabelecerá os procedimentos para a comprovação, pelo trabalhador portuário avulso, das condições previstas nos incisos I a IV do *caput* deste artigo.”

“Art. 45-U. O benefício de renda mínima mensal é pessoal e intransferível e não gera direito à pensão por morte aos herdeiros ou sucessores do trabalhador portuário avulso.

Parágrafo único. O valor do resíduo não recebido em vida pelo beneficiário será pago aos seus herdeiros ou sucessores, na forma da lei civil, mediante alvará judicial ou escritura pública, observada a legislação aplicável.”

"Art. 45-V. O pagamento do benefício da renda mínima será suspenso quando identificada irregularidade em sua concessão ou manutenção, sem prejuízo do direito do interessado de apresentar, no prazo legal, defesa escrita, provas e documentos de que dispuser, bem como ter vista do processo administrativo.

Parágrafo único. Cabe ao OGMO, sem prejuízo da aplicação de outras medidas legais, adotar as providências necessárias à cobrança da restituição do valor do benefício pago indevidamente."

"Art. 45-W. O pagamento do benefício cessa:

I – por morte do beneficiário;

II – por morte presumida ou ausência do beneficiário, declarada em juízo;

III – pela concessão de qualquer benefício do Regime Geral de Previdência Social (RGPS) ou de outro regime de previdência; ou

IV – quando identificada irregularidade na concessão ou manutenção do benefício."

"Art. 45-X. Em portos públicos com operações portuárias inativas, os recursos necessários para os pagamentos da renda mínima aos trabalhadores portuários avulsos registrados que atendam aos requisitos previstos nos artigos 45-S e 45-T desta Lei serão disponibilizados exclusivamente pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, caberá à administração do respectivo porto público a verificação documental e a realização dos procedimentos para os pagamentos devidos aos trabalhadores portuários avulsos aptos, mediante a disponibilização de recursos pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969."

"Seção IV

Da Certificação Profissional e do Treinamento Continuado

Art. 45-Y. A certificação profissional do trabalhador portuário no porto público será realizada pelo OGMO, pelo SENAT ou por outra entidade na forma prevista no § 3º do art. 45-C desta Lei,

e abrangerá avaliações médica, física, psicológica e curso de formação profissional, entre outros requisitos.

§ 1º A partir da publicação desta Lei, os novos trabalhadores portuários avulsos serão treinados para qualificação e certificação como multifuncionais.

§ 2º A certificação prevista no *caput* deste artigo habilita o trabalhador portuário à prestação de trabalho em todo território nacional, ressalvada a atuação como avulso, que dependerá de processo seletivo junto ao OGMO."

"Art. 45-Z. A certificação emitida ou reconhecida pelo OGMO, quando expedida por outra entidade na forma do art. 45-C desta Lei, é requisito indispensável para o exercício da atividade de trabalhador portuário avulso, aprovado em processo seletivo.

Parágrafo único. A certificação de que trata o *caput* deste artigo terá o prazo de validade de 5 (cinco) anos, contados da data de sua emissão, renovável sucessivamente por iguais períodos, mediante avaliações."

"Art. 45-AA. Os trabalhadores portuários avulsos com inscrição válida em OGMO e os trabalhadores portuários contratados com vínculo empregatício na data de entrada em vigor desta Lei, que possuam treinamentos e certificações emitidos na forma da legislação aplicável à época de sua expedição, são reconhecidos como certificados e aptos para o trabalho portuário."

"Art. 45-AB. O terminal, o operador portuário, em relação ao trabalhador portuário vinculado, e o OGMO, em relação ao trabalhador portuário avulso, devem assegurar aos trabalhadores treinamento periódico de atualização, diretamente ou por meio das entidades previstas no art. 45-C desta Lei.

§ 1º O OGMO poderá exigir a participação de trabalhadores portuários avulsos em treinamentos e qualificações nos programas de reciclagem e de aperfeiçoamento laboral.

§ 2º A não participação de trabalhador portuário avulso nos programas de treinamentos e qualificações de que trata o § 1º deste artigo impedirá o exercício da função laboral portuária."

"Art. 45-AC. Para fins de desenvolvimento dos cursos, treinamentos e certificações previstos nesta Lei, bem como de programas de promoção social, cessarão os recolhimentos de

valores para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, instituído Decreto-Lei nº 828, de 5 de dezembro de 1969, gerados por empresas privadas, estatais, de economia mista e autarquias, em âmbito federal, estadual ou municipal, de serviços portuários e de administração e exploração de porto.

§ 1º Os valores de que trata o *caput* deste artigo passarão a ser recolhidos para o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) e para o Serviço Social do Transporte (SEST), regulados pela Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993.

§ 2º Os recursos previstos no *caput* deste artigo serão aplicados pelo SENAT e pelo SEST no treinamento e aprimoramento dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício e dos trabalhadores portuários avulsos, bem como dos demais que atuem em empresas contribuintes para tais entidades.

§ 3º As entidades referidas no § 1º deste artigo deverão:

I - assegurar a disponibilização de programas de desenvolvimento que atendam às necessidades do setor;

II - garantir a formação profissional dos trabalhadores de acordo com as atualizações tecnológicas, com a devida certificação; e

III - promover programas voltados à promoção social, notadamente nos campos da alimentação, saúde, cultura, lazer e segurança no trabalho, em conformidade com as disposições desta Lei.

§ 4º É vedado ao SENAT e ao SEST realizar arrecadações adicionais sobre o terminal, o operador portuário, o OGMO e os trabalhadores portuários, vinculados ou avulsos, para a realização de cursos, treinamentos e certificações previstos nesta Lei, bem como para atendimentos em programas sociais, que deverão ser disponibilizados gratuitamente."

"Art. 46.

III - utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

....." (NR)

"Art. 53-A. O Programa de que trata o art. 53 considerará, em ordem de importância:

I - as demandas de tráfego aquaviário nos portos públicos e nos complexos portuários;

II - o desenvolvimento das vias navegáveis e hidrovias;

III - os riscos climáticos envolvidos; e

IV - a necessidade de investimentos em infraestrutura.

§ 1º A União poderá destinar recursos orçamentários para a execução do Programa.

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

§ 3º A dragagem dos portos e hidrovias é considerada de interesse público."

"Art. 53-B. As obras e serviços de dragagem portuária e hidroviária pública poderão ser executados pela autoridade portuária ou pelo ministério competente ou por concessionária do serviço, e abrangem, entre outras atividades:

I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção, aprofundamento ou ampliação de acessos portuários e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, berços de atracação, execução de molhes e guias correntes, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito, bem como a deposição em áreas de despejo;

II - o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e aos complexos portuários, dentro da área dos portos públicos;

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras."

"Art. 53-C. A contratação do serviço de dragagem se dará preferencialmente na modalidade de dragagem por resultado, sendo obrigatória a prestação de garantia pelo contratado."

"Art. 54.
.....

§ 5º A administração pública deverá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do *caput.*" (NR)

"Art. 54-A. 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. 55. 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." (NR)

"Art. 55-A. 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 (CofinsImportação), 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.”

“CAPÍTULO VIII-A

DA INTEGRAÇÃO PORTO-CIDADE

Art. 55-B. Fica instituída a Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade, com o objetivo de promover o desenvolvimento harmônico e sustentável entre as atividades portuárias e o ambiente urbano.”

“Art. 55-C. Consideram-se:

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. 55-D. São objetivos da Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade:

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

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

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

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

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

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

“Art. 55-E. São diretrizes da Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade:

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

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

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

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

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

"Art. 55-F. 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. 55-G. 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. 55-H. 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."

"Art. 57.

I – relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto público, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II – relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto público, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III – relação dos contratos licitados no ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto público, indicando data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

....." (NR)

"Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do *caput* do art. 8º, localizadas dentro da área do porto público, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto público, protocolados na

Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área." (NR)

"Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 14.133, de 1º de abril de 2021." (NR)

"Art. 74-A Para todos os efeitos, é igualmente válido o conhecimento de embarque emitido originariamente em meio eletrônico em país estrangeiro." (NR)

"Art. 78. O prazo máximo de 70 (setenta) anos a que se refere o § 1º do art. 5º-C aplica-se aos contratos celebrados a partir da vigência desta Lei, bem como aos contratos em vigor até esta data, vedado qualquer ajuste que resulte na permanência do mesmo arrendatário por prazo superior ao estabelecido.

§ 1º Para fins do disposto no *caput*, considera-se contrato de arrendamento em vigor aquele que esteja em operação no prazo original de celebração ou no período de prorrogação originalmente previsto.

§ 2º A vigência de até 70 (setenta) anos não se aplica aos contratos de arrendamento celebrados com base em estudos simplificados, aos quais se aplica o prazo de 10 (dez) anos."

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 4º Fica criado o Programa de Incentivo ao Cancelamento de Inscrição de Trabalhadores Portuários Avulsos Registrados – PICITPAR, mediante o pagamento de valor disponibilizado previamente ao OGMO, na forma do § 1º deste artigo.

§ 1º Os recursos para o PICITPAR provirão:

I – dos recebimentos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei nº 828, de 5 de dezembro de 1969, na forma do art. 5º; e

II - do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso Registrado (AITPAR), de que trata o art. 6º;

§ 2º Para o cancelamento da inscrição no OGMO, na forma do Programa a que se refere *caput* deste artigo, o trabalhador portuário registrado receberá:

I – o valor equivalente a 60% (sessenta por cento) do total dos depósitos efetuados na conta vinculada do FGTS correspondente ao período trabalhado na condição de avulso, efetuados pelo OGMO ou pelos sindicatos representativos das funções relativas, observado o valor mínimo de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) e o máximo de R\$ 400.000,00 (quatrocentos mil reais), para os trabalhadores que estiverem atuando como avulsos ou exercendo cargo de diretoria em sindicato laboral das respectivas atividades;

II – o valor equivalente a 60% (sessenta por cento) dos depósitos efetuados na conta vinculada do FGTS correspondente ao período trabalhado na condição de avulso, efetuados pelo OGMO ou pelos sindicatos respectivos relativos às funções de dirigente sindical, para os trabalhadores que estiverem atuando com vínculo empregatício em operador ou terminal portuário em porto público.

§ 3º Os valores mínimo e máximo constantes do inciso I do § 2º serão corrigidos entre a data de vigência desta Lei e a data do efetivo pagamento, segundo os mesmos percentuais de correção aplicados ao FGTS.

§ 4º Somente poderão aderir ao PICITPAR os trabalhadores portuários avulsos com registro válido em OGMO que comprovem inscrição pelo prazo mínimo de 25 (vinte e cinco) anos.

§ 5º Os trabalhadores que estiverem atuando no trabalho avulso deverão comprovar a prestação de serviços, mediante escalação do OGMO em, no mínimo, 30 (trinta) dias ao longo do ano de 2024, exceto se estiverem

afastados por motivo de saúde devidamente comprovado por laudo médico emitido pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

§ 6º Cada OGMO manterá, pelo prazo improrrogável de 60 (sessenta) dias contados da vigência desta Lei, sistema para adesão dos trabalhadores interessados em participar do PICITPAR.

§ 7º Decorrido o prazo mencionado no § 6º, o OGMO divulgará, no prazo de até 30 (trinta) dias, a listagem dos trabalhadores portuários que atendam aos requisitos previstos nos §§ 4º e 5º.

§ 8º No prazo de até 30 (trinta) dias, contado da divulgação da listagem de que trata o § 7º, o OGMO informará a cada trabalhador que atendeu aos requisitos para adesão ao PICITPAR, individualmente, o seu número de ordem na sequência de pagamentos, conforme disponibilidade orçamentária, e o valor a ser recebido no ato de cancelamento de sua inscrição, observadas as disposições da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

§ 9º O trabalhador será convocado pelo OGMO para confirmar sua adesão ao PICITPAR no prazo de 15 (quinze) dias, sob pena de exclusão, sem direito a nova solicitação.

§ 10. O cancelamento decorrente da adesão ao PICITPAR englobará todas as inscrições que o trabalhador possua no respectivo OGMO, sendo devido o pagamento de um único valor indenizatório.

§ 11. O trabalhador assinará, no ato de recebimento do valor devido, declaração de concordância irrevogável e irretratável com o cancelamento de sua inscrição no OGMO.

§ 12. Os trabalhadores que receberem os valores do PICITPAR não poderão participar de futuros processos seletivos para acesso ao cadastro do OGMO em qualquer porto público.

Art. 3º O Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, disponibilizará 35% (trinta e cinco por cento) do saldo existente em 28 de fevereiro de 2025 para os pagamentos aos trabalhadores portuários avulsos registrados, inscritos e aptos ao recebimento do valor do PICITPAR.

§ 1º Do valor mencionado no *caput*, cada OGMO receberá sua parcela proporcional ao seu número de trabalhadores inscritos no PICITPAR em relação ao total de trabalhadores inscritos em todos os OGMOs, conforme os procedimentos e prazos previstos nos §§ 7º, 8º e 9º do art. 4º.

§ 2º A transferência do valor mencionado no *caput* e no § 1º será efetuada diretamente para a conta prevista no § 6º do art. 6º desta Lei, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados do recebimento do requerimento de cada OGMO.

§ 3º Os valores previstos neste artigo e nos arts. 7º e 8º desta Lei, necessários para o pagamento de indenizações decorrentes do Programa de que trata o art. 4º não serão objeto de limitação de empenho ou contingenciamento, nos termos do disposto no § 2º do art. 9º da Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000.

Art. 4º Fica criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso Registrado (AITPAR), destinado a custear, complementarmente, a indenização pelo cancelamento de inscrição do trabalhador portuário avulso no OGMO, em decorrência de adesão ao PICITPAR, previsto no art. 4º desta Lei.

§ 1º O AITPAR é adicional ao custo das operações portuárias de movimentação de mercadorias, destinadas ao transporte aquaviário ou dele proveniente, de longo curso e cabotagem, à razão de:

I – R\$ 0,30 (trinta centavos de real) por tonelada movimentada de granel sólido ou líquido;

II – R\$ 0,80 (oitenta centavos de real) por tonelada movimentada de carga geral não containerizada;

III – R\$ 9,60 (nove reais e sessenta centavos) por contêiner movimentado com mercadorias; e,

IV - R\$ 9,60 (nove reais e sessenta centavos) por unidade de veículos movimentada.

§ 2º O AITPAR será aplicado a partir de 30 (trinta) dias da entrada em vigor desta Lei e será válido por até 4 (quatro) anos.

§ 3º No porto público, o AITPAR será pago pela empresa titular da operação portuária, previamente à atracação de cada embarcação, com base na quantidade prevista para a movimentação, mediante depósito na conta prevista no § 6º deste artigo.

§ 4º O AITPAR também será pago por porto privado que tenha utilizado trabalho portuário avulso sob qualquer forma no ano de 2024, segundo a mesma base e os procedimentos definidos no § 3º deste artigo.

§ 5º Ao final de cada mês, a administração do porto público efetuará o ajuste entre as quantidades previstas e efetivamente realizadas para definir o valor de crédito ou débito do AITPAR das empresas titulares de operações portuárias previstas nos §§ 3º e 4º, que deverão ser compensados ou pagos até o quinto dia do mês subsequente.

§ 6º Cada OGMO manterá conta corrente em instituição bancária de sua opção, destinada exclusivamente ao recebimento do AITPAR e aos pagamentos do PICITPAR, a qual será absolutamente impenhorável.

§ 7º A arrecadação prevista no *caput* deste artigo é destinada exclusivamente para a indenização prevista no PICITPAR e deve seguir padrões de publicidade e transparência, cabendo ao OGMO a prestação de contas ao Bloco II das operações portuárias privadas do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do respectivo porto público, mencionado no inciso II do art. 21 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

§ 8º A arrecadação prevista no *caput* deste artigo deve ser segregada por OGMO, que será responsável exclusivamente pela indenização do PICITPAR, não cabendo qualquer tipo de transferência de valores residuais ou assunção de responsabilidades pelo programa de um porto público para outro.

§ 9º O Bloco II das operações portuárias privadas do CAP do respectivo porto público deverá acompanhar o recolhimento e a aplicação dos recursos, e poderá determinar, a qualquer tempo, a extinção da arrecadação do AITPAR tão logo seja comprovado o pagamento de todas as indenizações previstas pelo PICITPAR, nos termos desta Lei.

§ 10. Após efetuados todos os pagamentos do PICITPAR e remanescendo saldo disponível na conta corrente prevista no § 6º deste artigo, caberá ao Bloco II das operações portuárias privadas do CAP do respectivo porto público definir a sua destinação.

Art. 5º Caberá ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, a complementação de valor na eventualidade de os recursos previstos nos arts. 5º e 6º desta Lei serem insuficientes para os pagamentos do PICITPAR.

Art. 6º Em portos públicos com operações portuárias inativas, os recursos necessários para os pagamentos das indenizações previstas no PICITPAR aos trabalhadores portuários avulsos que atendam aos requisitos previstos no art. 4º desta Lei serão disponibilizados exclusivamente pelo Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969.

Parágrafo único. Na hipótese prevista neste artigo, caberá à administração do respectivo porto público a verificação documental e a realização dos procedimentos para os pagamentos devidos aos trabalhadores, mediante a disponibilização de recursos pelo Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969.

Art. 7º As indenizações recebidas por trabalhadores portuários avulsos registrados em razão de sua saída, compulsória ou voluntária, do OGMO, conforme previsto nos arts. 45-R da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e no art. 6º desta Lei, têm natureza estritamente indenizatória e não se confundem com verbas de caráter salarial, não estando sujeitas à incidência do imposto de renda e encargos sociais.

Art. 8º Para fins de cálculo das indenizações por saída compulsória ou voluntária do trabalhador do sistema OGMO, caberá à Caixa Econômica Federal, mediante solicitação do OGMO em que estiver inscrito o trabalhador, apresentar o extrato do FGTS para fins rescisórios, devidamente atualizado, no prazo máximo de 10 (dez) dias, contados da solicitação.

Parágrafo único. O extrato de que trata o *caput* deverá contemplar os depósitos efetuados pelo OGMO relativos ao trabalho portuário avulso ou pelos sindicatos respectivos relativos às funções diretivas.

Art. 9º A contratação subsidiária de trabalhadores não inscritos no OGMO de que trata o § 5º do art. 45-D da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, poderá ocorrer:

I - apenas pela insuficiência total ou parcial de candidatos com inscrição no OGMO, nos primeiros 36 (trinta e seis) meses contados a partir da data de publicação desta Lei; e

II - pela insuficiência total ou parcial de candidatos com inscrição no OGMO ou, ainda, pela não aprovação de candidatos com inscrição no OGMO em processo seletivo realizado pela empresa contratante, após o decurso do prazo de 36 (trinta e seis) meses contados a partir da data de publicação desta Lei.

Art. 10. Para os trabalhadores registrados com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos na data de entrada em vigor desta Lei, será concedido prazo adicional de transição até os 80 (oitenta) anos para a aplicação do disposto no inciso II do *caput* e no § 1º do art. 45-R.

Art. 11. Para os trabalhadores registrados com idade igual ou superior a 80 (oitenta) anos na data de entrada em vigor desta Lei, será concedido prazo de transição adicional de 2 (dois) anos em relação à sua idade para a aplicação do disposto no inciso II do *caput* e no § 1º do art. 45-R.

Art. 12. Os prazos limites de idade previstos nos arts. 10 e 11 serão suspensos para os trabalhadores que aderirem ao PICITPAR, previsto no art. 2º desta Lei, até que sejam convocados para o recebimento dos valores na forma de seu § 9º.

Art. 13. As áreas ociosas em portos públicos na data de publicação desta lei devem ser cadastradas em oferta permanente no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, incluindo sua precificação, a ser atualizada sempre que necessário.

Parágrafo único. Serão incluídas em oferta permanente as áreas de portos públicos que, ofertadas em processo competitivo, não obtiverem oferta válida.

Art. 14. Os contratos de passagem vigentes na data de publicação desta Lei deverão sofrer adaptação no prazo de 12 (doze) meses.

Art. 15. A Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º Na escalação diária do trabalhador portuário avulso deverá sempre ser observado um intervalo mínimo de onze horas consecutivas entre duas jornadas, salvo em situações excepcionais, constantes de acordo ou convenção coletiva de trabalho, não sendo, em nenhuma hipótese, considerada jornada extraordinária de trabalho aquela resultante de escalação pelo OGMO de trabalhador que tenha livremente se habilitado para a mesma.” (NR)

Art. 16. A Lei nº 15.190, de 8 de agosto de 2025, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 65-A. 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. 65-B. Não cabe majoração de condicionantes ambientais nos processos de licenciamento ambiental quando o desmembramento da licença ambiental existente não provocar incremento dos impactos ambientais do empreendimento ou atividade licenciada.”

Art. 17. 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 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 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 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. 18. 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. 19. Acrescente-se o seguinte inciso VI ao art. 3º, da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001:

Art. 20. 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

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

"Art. 18.

§ 6º

IV – espaços físicos em corpos d'água de domínio da União vinculados à exploração de atividade portuária outorgada nos termos da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;

§ 6º-B. A cessão dos espaços físicos de que trata o inciso IV do § 6º deste artigo será formalizada pela autoridade portuária, quando situados na área da poligonal do porto público, e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, quando situados fora da poligonal do porto público.

§ 6º-C. A Secretaria do Patrimônio da União será comunicada da cessão de que trata o § 6º-B no prazo de até 30 (trinta) dias." (NR)

Art. 22. O art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 19.

I -

i) para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas, para adiantamento de pagamento e para performance de construção; e

....." (NR)

Art. 23. Ficam revogados os seguintes dispositivos:

I – os §§ 1º, 2º e 3º do art. 1º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;

II – o inciso XVIII do art. 5º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;

III – incisos IV, VII, VIII, IX, X, XI e XII do art. 5º-C da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;

IV – a Subseção III - Do Uso Temporário e das Licitações, do art. 5º-D ao art. 7º, da Seção I do Capítulo II da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;

V – os incisos I e II do § 2º do art. 8º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;

VI – os §§ 1º, 2º e 3º do art. 20 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;

VII – Parágrafo único do art. 21 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;

VIII – os art. 32 a 45 da Lei nº 12.815, de 2013.