

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA –
CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA
MERCANTE - EFOMM**

**O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NO BRASIL: SEU CRESCIMENTO E
DIFICULDADES PARA SEU APRIMORAMENTO**

Por: Camille Maria Ferreira Barros

**Orientador: CC Wallace
Rio de Janeiro
2012**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA –
CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA
MERCANTE – EFOMM**

**O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NO BRASIL: SEU CRESCIMENTO E
DIFICULDADES PARA SEU APRIMORAMENTO**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Camille Maria Ferreira Barros

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE – EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (Nome e Titulação)

Prof. (Nome e Titulação)

Prof. (Nome e Titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por ter me auxiliado e permitido chegar até aqui. Aos meus pais, agradeço por terem me apoiado em todos os momentos, por terem me transmitido seus valores e sabedoria. Agradeço ao meu irmão, por ter me dado seu ombro amigo nas horas em que precisei. Aos meus amigos, em especial à minha amiga Mariane, agradeço pelo suporte e pela força dividida.

DEDICATÓRIA

Dedico essa monografia à minha família, sem a qual eu não teria chegado até aqui.

RESUMO

O Brasil, devido a seu grande espaço territorial, possui imenso potencial fluvial e marítimo. Apresenta, aproximadamente, 40.000 km de rede hidroviária navegável e 7.408 km de litoral. Entretanto, o transporte aquaviário não tem recebido a atenção compatível com o seu potencial de uso.

Graças ao colonialismo adotado no Brasil durante o século XV, o país cresceu com imensas defasagens no que diz respeito ao transporte, pois, houve a única preocupação de ligar a matéria-prima extraída do solo aos portos, para que se pudesse conduzi-la à metrópole.

A dificuldade encontrada hoje para aprimorar e fazer crescer o sistema aquaviário nasceu, então, na época em que o Brasil ainda era uma colônia. Os acontecimentos posteriores serviram apenas para dar contornos mais críticos a essa situação, gerando uma má concentração no setor viário nacional. Essa predisposição aliada a leis mal formuladas só gerou mais burocracias e entraves ao desenvolvimento do setor aquaviário.

O presente trabalho tem como objetivo analisar os aspectos que dificultam o aproveitamento total do potencial hídrico brasileiro bem como o seu crescimento, apesar das adversidades.

Palavras-chave: transporte aquaviário, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, navegação interior, navegação marítima e de apoio, portos e hidrovias.

ABSTRACT

Brazil, due to their large territorial space, has immense potential in the rivers and sea. It has approximately 40,000 km of navigable waterways network and 7,408 km of coastline. However, water transport has not received attention commensurate with its potential use.

Thanks to colonialism adopted in Brazil during the fifteenth century, the country grew up with huge gaps in relation to transport, because the only concern was to link the raw material extracted from the soil to the ports, so that it could lead it to metropolis.

The difficulty today to enhance and grow the waterway system was born, then, at a time when Brazil was still a colony. Subsequent events have only served to give shape to this critical situation, poor concentration generating a national road sector. This predisposition coupled with ill-conceived laws only created more bureaucracy and barriers to the development of the waterway sector.

This study aims to analyze the aspects that hinder the full exploitation of the water potential of Brazil as well as its growth, despite the adversities.

Keywords: water transportation, National Agency for Waterway Transportation, inland waterways, shipping and support, ports and waterways.

SUMÁRIO

1 -INTRODUÇÃO	09
2 - DESENVOLVIMENTO	10
2.1 - Informações gerais	10
2.1.1 - Definições	10
2.1.2 - Vantagens do transporte aquaviário	10
2.1.3 - Tipos de navegação	11
2.1.3.1 - Navegação interior	12
2.1.3.1.1 - Gestão do sistema de hidrovias	13
2.1.3.1.2 - Os entraves para a navegação interior	15
2.1.3.1.3 - Estatísticas	16
2.1.3.2 - Navegação marítima	17
2.1.3.2.1 - Longo curso	17
2.1.3.2.2 - Cabotagem	19
2.1.3.2.3 - Apoio marítimo e portuário	20
2.1.4 - Atitudes governamentais	20
2.2 - Bases teóricas	22
2.2.1 - Histórico portuário brasileiro: análise do século XV aos dias atuais	22
2.2.1.1 - Gestão e planejamento portuário no Brasil	26
2.2.2 - A ambiguidade da Lei de Modernização dos Portos	28
2.2.3 - Sistema portuário nacional	30
2.3 - Reforma Portuária	32
2.3.1 - Apresentação dos problemas	32
2.3.2 - Possíveis medidas para a melhoria do setor portuário	35
3 - CONCLUSÃO	36
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	37
ANEXOS	42

1.0 - INTRODUÇÃO

O Brasil é o quinto maior país do mundo em extensão – aproximadamente 8,5 milhões de km² e, em parte como consequência disso, apresenta também a quinta maior população mundial, cerca de 190 milhões de habitantes, de acordo com o censo realizado em 2010.

Essas duas características fazem com que exista uma crescente necessidade de investimento por parte do governo em infraestrutura viária. Atualmente, no país, o transporte aquaviário está passando por um momento de franca expansão, entretanto, para que essa expansão possa acontecer de forma produtiva para o país e para o setor aquaviário, são necessárias inúmeras mudanças no modo como se encara tal modalidade de transporte, em especial a vertente fluvial.

O transporte aquaviário é uma alternativa mais econômica, pois, além de utilizar a natureza como via de transporte, possui uma imensa capacidade de transportar carga, o chamado porte bruto do navio.

Nesse estudo serão analisados os tipos de navegação, o histórico brasileiro no setor portuário, as necessidades que esse setor possui e o que está sendo feito para diminuir os obstáculos no caminho do crescimento aquaviário brasileiro.

2.0 - DESENVOLVIMENTO

2.1 - Informações gerais

2.1.1 - Definições

O transporte aquático, aquaviário ou hidroviário é aquele em que se transportam mercadorias e pessoas por barcos, balsas ou navios, utilizando um corpo de água como via, tais como mares, lagos, oceanos, rios, ou canais. Ele é formado basicamente por dois subtipos: o transporte marítimo – que utiliza como via de passagem o mar – e o transporte fluvial – que utiliza como via lagos e rios. Erroneamente, muitos tratam a denominação “transporte aquaviário” como sinônimo para “transporte marítimo”. Isso acontece porque a grande maioria do fluxo se dá pela via marítima e, conseqüentemente, essa parcela do transporte corresponde a maior parte do transporte aquaviário.

Esse modo de transporte é o principal responsável pela movimentação das matérias-primas (petróleo e derivados, minério de ferro, cereais, carvão, bauxita, alumínio, entre outros). Além de cobrir esses granéis, o transporte aquaviário atende também à demanda de exportação e importação de produtos unitizados em sacarias, caixotes, ou outro tipo de embalagem – a chamada carga geral – e os contêineres, método mais moderno e eficaz de unitização.

2.1.2 - Vantagens do transporte aquaviário

- Maior eficiência energética;
- Alta capacidade de concentração de cargas;
- A infraestrutura, equipamentos e veículos possuem maior vida útil;
- Maior segurança da carga e controle fiscal;
- Consome menos combustível quando comparado aos outros meios de transporte;
- Menor emissão de poluentes e, conseqüentemente, mais sustentabilidade;
- Menor congestionamento do tráfego
- Sua infraestrutura é mais barata;
- Menor número de acidentes;

- Menor custo operacional;
- Menor emissão de ruídos.

2.1.3 - Tipos de Navegação

De acordo com a ANTAQ, pode-se classificar a navegação das seguintes formas:

- Navegação de Cabotagem: é aquela realizada entre os portos ou pontos do território brasileiro, utilizando via marítima ou estas e as vias navegáveis interiores;
- Navegação de longo curso: é a navegação realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;
- Navegação interior: é aquela realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;
- Navegação de apoio marítimo: é realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;
- Navegação de apoio portuário: realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

Nesse estudo será dado enfoque a duas classificações principais: a navegação interior e a navegação marítima, que engloba a de longo curso, apoio marítimo, cabotagem e apoio portuário.

2.1.3.1 – Navegação Interior

A navegação interior no território brasileiro permitiu a expansão da fronteira para o oeste, funcionando como via de acesso ao Acre, Amazonas, Mato Grosso e Rondônia. Atualmente a navegação interior é formada por centenas de empresários regionais, envolvidos com empreendimentos comerciais e o atendimento das complexas necessidades de suprimento

da logística, sendo imprescindíveis para as atividades comerciais, sociais e até estratégicas de ocupação regional, da Amazônia ao Pantanal.

As hidrovias interiores tem um papel importante no cenário nacional, principalmente levando em consideração que na região Norte do Brasil esse é o meio de transporte mais utilizado. Milhões de pessoas dependem do transporte aquaviário para ter acesso a serviços públicos de saúde e educação, em cidades a que só se chega pelo rio. As hidrovias representam fatores importantes nos corredores estratégicos de desenvolvimento. A maior parte dos investimentos do setor está direcionada em programas especiais de desenvolvimento regionais, que tem como objetivo tornar mais baratos os custos internos de transporte de forma que as exportações dos produtos nacionais se tornem competitivas. O Brasil possui aproximadamente 40.000 km de rede hidroviária com potencial para ser navegada, entretanto, esse potencial não tem sido bem aproveitado. As principais hidrovias (Figura 1) encontram-se nas bacias: Amazônica, Nordeste, Tocantins/Araguaia, São Francisco, Sudeste e Uruguai.



Cada bacia possui características próprias em relação às hidrovias, como será visto a seguir.

- Bacia Amazônica – é onde estão situadas as Hidrovias do Madeira, Solimões, Tapajós e Teles Pires. Tem como principais características a movimentação de petróleo e derivados, passageiros, transporte de granéis sólidos (grãos e minérios) e carga geral.
- Bacia do Nordeste – é onde estão situadas as Hidrovias do Paranaíba, Itapecuru, Mearim e Pindaré. Possui pequeno porte, mas, apresenta potencial para movimentação de volume expressivo de mercadorias destinadas à economia de subsistência.
- Bacia do Tocantins e Araguaia – os rios Tocantins e Araguaia cruzam as regiões Centro-Oeste e Norte, além de margear a região Nordeste, banhando terras possuidoras de imensas riquezas minerais e com vocação natural para a agropecuária. Quando transformados em hidrovias de grande porte, serão fatores determinantes para o transporte com baixo custo da produção, pela possibilidade de direcionar a produção do Centro-Oeste até os portos flúvio-marítimos do Pará, privilegiadamente localizados em relação aos mercados norte-americano, europeu e do Oriente Médio.
- Bacia do São Francisco – a Hidrovia do São Francisco é utilizada para transportar cargas de sojas em grãos, milho, gipsita, farelo de soja, algodão, polpa de tomate e manganês que tem como principal destino à região Nordeste.
- Bacia do Paraná – as principais cargas transportadas na Hidrovia Tietê – Paraná são: granel sólido (70% soja e outros), carga geral (20% cana e outros) e granel líquido (10% principalmente álcool).
- Bacia do Paraguai – as cargas transportadas pela Hidrovia do Paraguai são: cargas de soja granulada, reses, cimento, minério de ferro granulado, minério de manganês, fumo e farelo de soja. Essa hidrovia possui um programa de dragagens periódico para que ofereça segurança e navegabilidade.

2.1.3.1.1 – Gestão do sistema de hidrovias

A gestão das hidrovias cabe ao DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, através de sua Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ, na Gerência de Hidrovias e Portos Interiores – GEHPAQ, que tem como auxílio as unidades hidroviárias abaixo (Figura 2):

- AHIMOC - Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental;
- AHIMOR - Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental;

- MINOR - Administração das Hidrovias do Nordeste;
- AHIPAB - Administração das Hidrovias do Parnaíba;
- AHITAR - Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia;
- AHIPAR - Administração da Hidrovia do Paraguai;
- AHSFRA - Administração da Hidrovia do São Francisco;
- AHRANA - Administração da Hidrovia Paraná;
- AHSUL - Administração das Hidrovias do Sul.



2.1.3.1.2 – Os entraves para a Navegação Interior

Um dos principais obstáculos para o desenvolvimento da navegação interior é a necessidade da criação de uma política de adequação do uso das hidrovias às respectivas regiões às quais elas pertencem, entendendo e aceitando as diferenças regionais.

Durante a implementação das obras necessárias, impactos ambientais são gerados, principalmente durante as dragagens de implantação e os derrocamentos. A dragagem é feita para assegurar uma profundidade mínima, de modo que as embarcações possam navegar sem agarrar no fundo do canal. Já o derrocamento é a retirada ou destruição de pedras ou rochas submersas, que impedem a plena navegação. Além disso, existe a preocupação por parte dos ambientalistas que haja contaminação das águas dos rios, através do derramamento de substâncias perigosas ou lançamento de dejetos.

Outro entrave é a falta de investimentos nesse setor. Para que uma rede hidroviária possa ser usada adequadamente, faz-se necessária a construção de uma infraestrutura de vulto, que abrange, entre outras medidas, a adaptação dos leitos dos rios para a profundidade necessária ao calado das embarcações, vias de conexão com outras redes, como a ferroviária ou rodoviária, a correção do curso fluvial, a abertura de canais e um sistema complexo de preservação de todo o conjunto. Os custos dos investimentos iniciais e manutenção da infraestrutura, entretanto, são ressarcidos rapidamente devido a grande rentabilidade do transporte hidroviário.

Apesar do grande potencial da malha hidroviária que existe no Brasil, a inexistência de um nível adequado de investimentos no setor tem dado margem para prejuízos na viabilidade econômica das vias navegáveis, concorrendo para o desequilíbrio da matriz de transportes e para o agravamento das limitações na intermodalidade com os demais modais.

Nota-se que o Brasil possui um imenso potencial hídrico, entretanto, o setor aquaviário carece, a cada dia que passa, de mais investimentos. É necessário que se quebre o paradigma de que o transporte rodoviário é mais vantajoso e se passe a olhar para o setor viário com olhos modernos, pois, a economia brasileira só tem a perder com a desvalorização das muitas águas que banham esta terra.

Comparativo entre os modais de transporte:

➤ Custos:

Modal de transporte	US\$ centavos/t.km
Aéreo	14,0
Rodoviário	4,0 – 5,0
Ferrovário	0,3 – 1,0
Balsa e rebocador	0,12 – 0,18
Navio cargueiro	0,06 – 0,24
Navio graneleiro	0,02 – 0,04

Fonte: Instituto de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração da Universidade Federal do Rio de Janeiro

➤ Capacidade de carga:



Fonte: Secretaria dos Transportes de São Paulo

- Custos de implementação de 1 km infraestrutura

AQUAVIÁRIO	FERROVIÁRIO	RODOVIÁRIO
US\$ 34 mil	US\$ 1,4 milhão	US\$ 440 mil
		

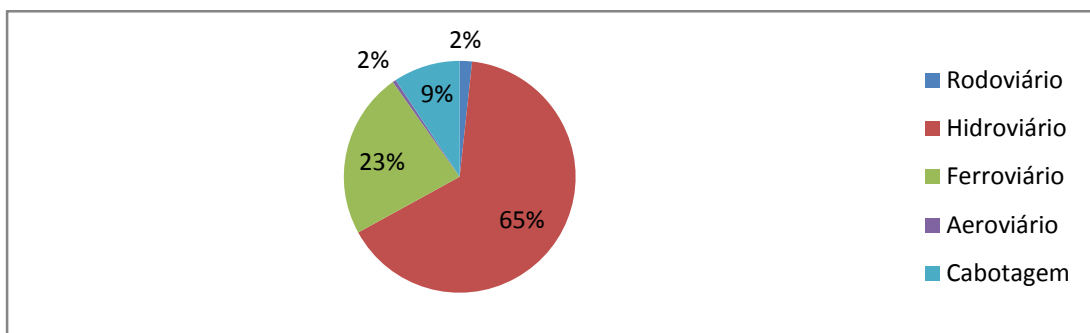
Fonte: Confederação Nacional do Transporte

- Consumo de combustível para transportar 1 tonelada por 1000 km

AQUAVIÁRIO	FERROVIÁRIO	RODOVIÁRIO
4 litros	6 litros	15 litros
		

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários

- Volume transportado:



Fonte: Ministério dos Transportes

2.1.3.1.3 - Estatísticas

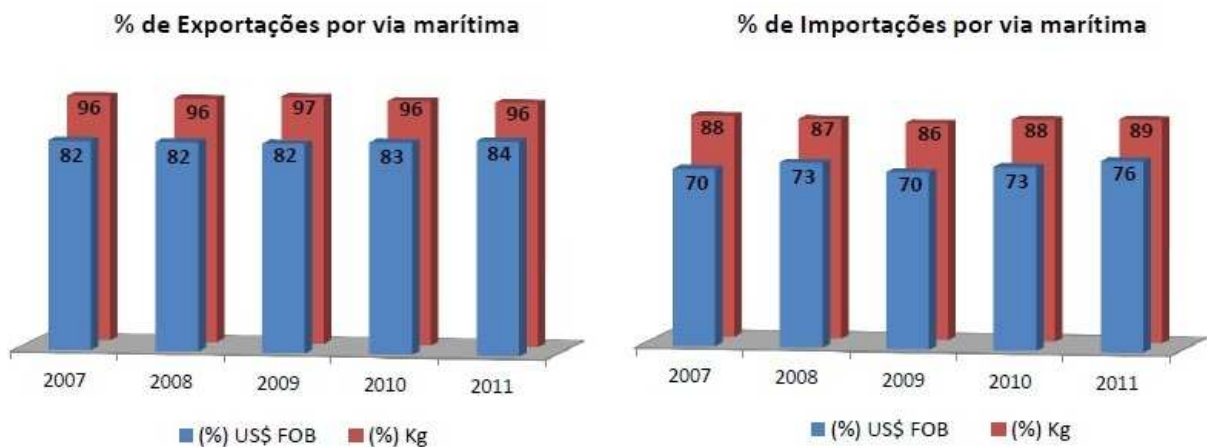
De acordo com a ANTAQ:

- Em 2010, dentre os tipos de navegação realizadas nas regiões hidrográficas brasileiras para o transporte de cargas, aquele que mais se destacou foi a navegação de longo curso em vias interiores, através da qual se transportou aproximadamente 52 milhões de toneladas. Esses números reforçam a grande relevância das hidrovias para o comércio exterior brasileiro.
- Em relação à natureza das cargas, os granéis sólidos destacaram-se, representando 67%, 68% e 69% do total transportado pela navegação interior, de cabotagem e de longo curso, respectivamente.
- A Região Hidrográfica da Amazônia se destaca na navegação interior e na cabotagem em vias interiores, com mais de 9,4 e 19,7 milhões de toneladas transportadas, respectivamente, no ano de 2010.
- A maior movimentação de cargas na navegação de longo curso em vias interiores ocorreu na Região Hidrográfica do Atlântico Sul, com mais de 21,7 milhões de toneladas.
- Cinco grupos de mercadorias se destacaram dentre as cargas transportadas nas hidrovias brasileiras: soja (principalmente nas Regiões da Amazônia e do Paraná), minério de ferro (predominantemente pela Região Hidrográfica do Paraguai), semi-reboque baú (basicamente, Região Hidrográfica da Amazônia), enxofre, terras e pedras, gesso e cal (constituído de areia, transportada predominantemente na Região Hidrográfica do Paraná), produtos químicos orgânicos (maior ocorrência na Região Hidrográfica da Amazônia). Juntos, esses cinco grupos representam mais de 75% do volume transportado pela navegação interior.
- O estado que mais recebeu e enviou cargas na navegação de cabotagem em vias interiores foi o Pará, enviando mais de 8,4 milhões de toneladas e originando mais de 13,9 milhões de toneladas.
- No que tange a utilização das hidrovias brasileiras pela navegação de longo curso, em 2010, dentre os grupos de mercadorias mais significativos destacaram-se: os contêineres (em especial na Hidrovia Sul), a soja (principalmente na Hidrovia Sul e na Região Hidrográfica da Amazônia), a bauxita (com destaque para a Região Hidrográfica).

2.1.3.2 – Navegação Marítima

2.1.3.2.1- Longo Curso

O principal meio utilizado no Brasil para o transporte de mercadorias do comércio exterior é a via marítima. Em 2011, a tonelagem exportada por via marítima representou 96% do total, já a importada chegou a 89%, maior percentual em cinco anos. Quando o fluxo comercial por valor (US\$ FOB) é analisado, nota-se que essa participação vem crescendo nos últimos anos, alcançando 84% do total exportado e 76% do importado, ou seja, o melhor patamar desde 2007.



Fonte: Alice-web – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
Elaboração: ANTAQ/SNM/GDM

No ano de 2011, 514.740 mil toneladas de mercadorias foram embarcadas no Brasil tendo como destino o exterior, o que representa um aumento de 5,1% em relação a 2010. No que diz respeito ao longo curso, foi de 143.347 mil toneladas, que significa um aumento de 13% em relação a 2010.

Ao analisarmos os números por natureza de carga, nota-se que houve um crescimento na exportação de granel sólido (4,7%), da carga geral containerizada (9,4%) e da carga geral solta (17,7%). Vale ressaltar que o granel sólido corresponde a aproximadamente 83% da tonelagem embarcada no longo curso e, com o aumento da exportação de minério de ferro em 2011, seu desempenho foi positivamente impactado. Já a análise das importações, mostra que

ocorreu um crescimento da tonelage de granéis sólidos (21,7%), de carga geral containerizada (16,7%) e de granéis líquidos (7,6%) provenientes de outros países.

O principal destino das exportações brasileiras no ano de 2011 foram os países do Índico e do Extremo Oriente, resultando em um montante de 292,7 milhões de toneladas, que corresponde a 56,9% do peso das exportações feitas no Brasil por via marítima. A maior parcela dessa carga foi de granel sólido (91%), principalmente minério de ferro embarcado com destino para a China. A rota do Índico e Extremo Oriente, entretanto, também foi o destino principal de cargas de outras naturezas: 39,9% do granel líquido, 27,3% da carga geral solta e 21,7% da carga geral containerizada. O segundo principal destino das cargas embarcadas em território brasileiro foi a Europa Setentrional e Ocidental, com o peso de 86,3 milhões de toneladas (16,8% do total exportado); em seguida tem-se a região do Mediterrâneo/Mar Negro, com 39,5 milhões de toneladas (7,7% do total) e Oriente Médio, com 26,2 milhões de toneladas (5,1% do total). Para a Costa Leste dos EUA e Canadá foram transportadas 24,3 milhões de toneladas (4,7% do total). Os outros destinos, quando somados, corresponderam a um total de 45,6 milhões de toneladas, representando 8,9% do peso das exportações por via marítima no Brasil.

Referente às cargas desembarcadas no Brasil, a origem é mais dispersa e distribuídas de maneira mais uniforme entre as rotas oceânicas. Mesmo assim, a rota Índico/Extremo Oriente também é a de maior importância, correspondendo a 20,3% das importações por via marítima. Do Canadá e da Costa Leste dos EUA vieram 17,7% do total. Em terceiro lugar vem a Europa Setentrional e Ocidental (13,7% do total) e em seguida a região do Mediterrâneo/Mar Negro (8,6% do total). As outras regiões, somadas, correspondem a 56,9 milhões do peso total das cargas desembarcadas em território brasileiro.

2.1.3.2.2 – Cabotagem

No ano de 2011, graças ao programa de financiamento do Fundo da Marinha Mercante – FMM, parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), sob a gestão do Ministério de Transportes – a expansão e modernização da Marinha Mercante e da indústria naval foram

impulsionadas, incentivando a renovação da frota de cabotagem. Existem também os Programas de Modernização e Expansão da Frota da TRANSPETRO (PROMEF) e o Programa Empresas Brasileiras de Navegação (EBN), que prometem a renovação da frota brasileira de cabotagem e expansão de 48%, o aumento da capacidade de transporte em 148% e a conseqüente redução da idade média dos navios até 2017.

A navegação de cabotagem, em 2011, foi responsável pela movimentação de 133 milhões de toneladas de mercadorias. Esse dado mostra que essa quantidade é 1,96% superior à quantidade transportada em 2010, segundo a ANTAQ. Esse crescimento teve como causa a expansão da tonelagem transportada de grânéis líquidos e da carga geral containerizada.

Apesar de ter um volume menos expressivo, vale destacar também a expansão de 9,61% no transporte de contêineres, que passou de 5,2 milhões de toneladas em 2010, para 5,7 milhões de toneladas em 2011. Nota-se que alguns fabricantes de bens de consumo tais como: eletroeletrônicos, alimentos e bebidas vêm ampliando o uso da navegação de cabotagem como alternativa ao transporte rodoviário feito por caminhões, para a movimentação de mercadorias entre diferentes regiões do país, em especial entre as empresas que trabalham com vendas no atacado ou que possuem grandes centros de distribuição. Um dos motivos pra essa mudança é a crescente preocupação das empresas em produzir bens sustentáveis e transportá-los de uma forma menos agressiva ao meio ambiente, através da redução de gases que provocam o efeito estufa.

É válido ressaltar que a principal tonelagem da carga movimentada continua sendo o granel líquido (78,5%), em seguida tem-se o granel sólido (13,7%), a carga geral containerizada (4,3%) e a carga geral solta (3,4%).

2.1.3.2.3 – Apoio Marítimo e Portuário

A frota registrada de apoio marítimo é a que tem recebido a maior parcela de investimentos para ampliação e renovação. De acordo com a ANTAQ, em 2011, houve um acréscimo de 53 embarcações à frota, fazendo com que a quantidade passasse de 399 em 2010 para 452 em 2011. Novas tecnologias tem sido acrescentadas à frota, pois explorar petróleo em campos cada vez mais distantes gera desafios. Graças a isso, a frota de apoio marítimo é considerada a mais nova, com média de 13,12 anos em 2011.

No apoio portuário, que possui a maior frota, de acordo com a ANTAQ, notou-se o aumento de 131 embarcações, o que fez a frota crescer em número de 1018 para 1149 em 2011. Assim como no apoio marítimo, houve redução na idade média das embarcações, caindo de 20,75 para 17,93 anos em 2011.

2.1.4 – Atitudes governamentais

Com a instituição da Política Nacional de Recursos Hídricos através da Lei federal nº 9.433/97(anexo 15), passou-se a defender a utilização da água de forma sustentável. Essa política baseia-se na utilização variada das águas e tem como objetivo o uso integrado e racional dos recursos, abrangendo, inclusive, o transporte aquaviário, objetivando o desenvolvimento sustentável. A sustentabilidade, nesse caso, não é apenas econômica, mas também social, ambiental, política e cultural.

O transporte aquaviário, então, passou deixou de ter apenas uma abordagem de hidrovias visando atender as necessidades de escoamento de produção para exportação, para adquirir contornos de uma atividade de aplicação às múltiplas funções de deslocamento, como a distribuição interna de insumos à produção industrial e agropecuária, a distribuição de seus produtos finais para o consumo, a provisão de serviços e o turismo.

No que concerne aos aspectos econômicos, o sistema hidroviário pode ser considerado estratégico, voltado tanto para a imediata superação de restrições, estrangulamentos, redução de custos de transporte e provisões de ligações ainda inexistentes ou incompletas, como para o planejamento estratégico, que determina prioridade de investimentos para melhoria de desempenho das hidrovias em médio e longo prazo.

Pela perspectiva social, a estratégia de planejamento para o setor hidroviário considera prazo de conclusão das obras e as prioridades são determinadas considerando a resposta com que os empreendimentos possam corresponder aos anseios da comunidade e dos usuários, e sua inserção no contexto geral da economia do país.

No aspecto ambiental, o transporte aquaviário depende principalmente dos recursos hídricos e, para adequar-se aos novos conceitos de desenvolvimento sustentável, alterações

significativas para que os impactos ambientais sejam reduzidos. Podem ser citadas as seguintes ações:

- A implantação da Política Ambiental do Ministério dos Transportes que norteia o setor hidroviário fundamenta-se no princípio de viabilidade ambiental, preservação ambiental e desenvolvimento sustentável;
- Desenvolvimento de planos de gestão ambiental específico para cada uma das hidrovias;
- Inovações tecnológicas com desenvolvimento de embarcações de casco duplo, sistemas de direção dos eficientes, orientação por sistema de cartas eletrônicas, automação de estações de coleta de dados;
- Estudos e projetos levando em consideração a componente ambiental, elaboração de modelos reduzidos, sistemas de previsão de níveis;
- Adequação de equipamentos, máquinas e dispositivos mais eficientes.

2. 2 - Bases Teóricas

2.2.1– Histórico portuário brasileiro: análise do século XV aos dias atuais

A história do Brasil como nação posicionada no comércio internacional se remonta ao período colonial, mais precisamente quando a família real portuguesa veio para o Brasil e o então Príncipe-regente, Dom João de Bragança, promulgou, em 1808, uma carta régia - o Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas.

Esse ato permitiu que, a partir daquele momento, os portos do Brasil fossem abertos ao comércio com as nações amigas de Portugal. Essa foi a primeira experiência brasileira no âmbito comercial internacional aquaviário, pois, até então, como colônia, só possuía o direito de fazer transações com a metrópole.

Seguindo essa tendência de expansão comercial, foi promulgada também, em 1869, a lei 1746, também conhecida como Lei das Concessões (anexo 14), que pode ser considerada como o maior legado do Império para os Portos do Brasil. Ela foi criada com o objetivo de atender a crescente demanda de serviços e as novas necessidades geradas pelo aumento da produção de mercadorias.

O motivo pelo qual essa lei ficou conhecida como “lei das concessões” era porque ela estabelecia várias concessões a empresas privadas para construções de docas, armazéns de carga e descarga e para a realização de diversos serviços portuários; ou seja: ela permitiu que obras de expansão nos principais portos nacionais da época fossem feitas utilizando o capital da iniciativa privada.

Até a década de 30, a administração dos portos brasileiros ficou nas mãos de empresas privadas. Esse modelo de investimento se desfez quando, em 1933, Getúlio Vargas rescindiu os contratos com a iniciativa privada e, em 1934, criou o *Departamento Nacional de Portos e Navegações* (DNPN). A partir desse momento, inúmeras medidas foram tomadas a fim de que o sistema portuário brasileiro fosse mais bem aproveitado, como mostra a tabela a seguir.

Evolução da Legislação Portuária Brasileira: Anos 1930-1980

	Principais decretos, medidas e planos	Principais responsabilidades dos órgãos e propósitos dos decretos
1934	Departamento Nacional de Portos e Navegação – DNPN (anexo 3)	Modernização, fiscalização, organização dos portos e da navegação.
1934	Decreto 24.599 (anexo 1)	Novo regime de concessão dos portos aos Estados ou empresas privadas.
1934	Decretos diversos 24.447, 24.508, 24.511, etc. (anexos 2, 3 e 4)	Marco institucional e jurídico: direitos e deveres dos Ministérios; definição dos serviços prestados; uso das instalações portuárias, etc.
1958	Criação da Comissão do Plano Portuário e do Fundo Portuário Nacional (anexo 5)	Elaboração de um Plano Portuário Nacional; disponibilidade em recursos financeiros.
1963	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN(anexo 6)	Descentralização, continuidade da liberação de inversões para o setor, elaboração de planos de desenvolvimento.
1965	Criação do Grupo Executivo para Integração das Políticas de Transporte – GEIPOT (anexo 7)	Planejamento em transporte, integração dos planos setoriais.
1975	Criação da Empresa de Portos do Brasil S.A. – Portobrás (anexo 8)	Administração e Gestão direta ou indireta - através das DOCAS estaduais - dos portos e das hidrovias.

A criação da Portobrás, em 1975, foi considerada o auge de um processo de tentativas de “modernização” portuária que já acontecia desde 1933. Essa empresa estatal surgiu com o objetivo de reorganizar os planos fracassados através da centralização da administração portuária. Sua função era explorar o cais comercial como operador portuário e, ao mesmo

tempo, atuar como autoridade portuária nacional, administrando os 35 principais portos comerciais do país. A exploração dos portos era feita utilizando subsidiárias, as chamadas Companhias Docas; dessa forma, a Portobrás assumia como responsabilidade também a fiscalização das concessões estaduais e até de terminais particulares de empresas estatais e privadas.

Devido ao número de competências, a Empresa de Portos do Brasil acabou não aplicando uma efetiva política portuária nacional; os recursos para o setor não eram fixos e isso fez com que, no início dos anos 1990, o sistema se tornasse obsoleto em relação ao resto do mundo, que seguia uma constante tendência de modernização e investimento no setor portuário. Essa defasagem brasileira em relação aos outros países fez com que a Portobrás fosse extinta, gerando uma crise de proporções preocupantes no cenário portuário brasileiro. Para tentar resolver os problemas deixados pela Portobrás, foi criada a Lei no 8.630/1993 (anexo 9), conhecida também como Lei de Modernização dos Portos, que, basicamente tinha como objetivo baixar custos, aumentar a produtividade nos portos e retomar o crescimento econômico.

Até 1990, o sistema foi orientado e controlado pela Portobrás, quando essa foi extinta pelo governo federal, do então presidente Fernando Collor de Mello, e compreendia portos administrado pela mesma, portos administrados pela companhia Docas, concessões estaduais, concessões particulares e terminais privados. Com a extinção da Portobrás, deflagrou-se uma crise no setor, cujas negociações e articulações políticas redundaram na promulgação da Lei n 8.630/93, que preconizou a modernização do setor. (MONIÉ; VIDAL, 2006)

Essa lei redefiniu as funções do Estado, do operador portuário e da autoridade portuária na regulação do sistema e na gestão. Com o passar dos anos, a lei foi aperfeiçoada com decretos e resoluções e, conseqüentemente, houve uma busca pelo equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, com o objetivo de se obter competitividade e eficiência.

As transformações econômicas mundiais e a forte expansão do comércio nas últimas décadas impactaram consideravelmente o transporte aquaviário, trazendo expressivo aumento

de volume de carga e exigindo profunda mudança tecnológica e organizacional do setor. Esse progresso exigiu também mudanças das operações e instalações portuárias para torná-las adequadas a essa nova realidade. Diante desse quadro, assistiu-se a uma reavaliação dos modelos de administração portuária então vigentes e à disseminação de novos modelos em países desenvolvidos e em desenvolvimento, como o Brasil.

Essas transformações mostraram, dentre outras variáveis, a necessidade de realizar investimentos expressivos em equipamentos especializados e na infraestrutura dos portos nacionais, de modificar a estrutura tarifária bastante rígida e a fragilidade na competitividade entre os portos, de tornar o uso de mão-de-obra racional e de dar incentivos de modo que o operador portuário tivesse uma melhor capacitação.

No Brasil, essa quebra do antigo modelo portuário se deu através da aprovação da Lei nº 8630/93, que trata do regime jurídico da exploração das instalações portuárias e dos portos organizados. Ela propiciou inúmeras alterações, entre as quais, podemos citar: um novo regime de gestão de mão de obra – a criação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) – a participação do setor privado na exploração de terminais portuários, a criação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP), a extinção do monopólio das Administrações Portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos, com a criação do operador portuário e o estímulo à concorrência intra e entre portos. Tais alterações tornaram possível a modernização e tiveram como consequência um notável aumento da eficiência e produtividade do setor portuário brasileiro.

Os avanços alcançados, entretanto, ficaram aquém do necessário para adequar os portos brasileiros às exigências atuais do comércio internacional. De acordo com Elias Gedeon, diretor executivo da Centronave (Centro Nacional de Navegação), o setor portuário brasileiro está em plena expansão e, por isso, necessita de investimentos para que os portos possam dar vazão à demanda gerada pelo aumento da frota financiada pelos armadores. A principal carência dos portos é em relação à infraestrutura, pois, atualmente, a quantidade de berços de atracação não acompanha o fluxo de navios que passam pelo litoral brasileiro com fins comerciais. Os complexos portuários brasileiros precisam sofrer alterações, pois com o aumento dos comprimentos dos navios, os berços de atracação não possuem o prolongamento e calado necessário nos canais de acesso aos terminais para recebê-los. A movimentação de contêineres aumentou em pelo menos 40% nos últimos anos e, como consequência da falta de

infraestrutura, os navios enfrentam longos períodos de espera, o que gera atraso nas operações e, obviamente, prejuízos ao armador e ao cliente.

Os custos adicionais gerados durante a espera nesses imensos gargalos portuários constituem um sério obstáculo ao fortalecimento do poder de competição do setor produtivo do Brasil. Nota-se que num primeiro momento, o principal obstáculo que o setor aquaviário brasileiro enfrenta é a urgente necessidade de obras de infraestrutura de modo que os portos brasileiros se tornem mais competitivos aos olhos do comércio internacional.

2.2.1.1– Gestão e planejamento portuário no Brasil

Com o avanço das leis de modernização, instituições públicas foram criadas para se tornarem responsáveis pela gestão e o planejamento portuário. Além do Ministério dos Transportes, que tem como responsabilidade a elaboração de políticas para o seu âmbito de atuação como um todo, no que concerne o transporte aquaviário, é importante citar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Secretaria Especial de Portos (SEP).

Instituída pela Lei nº10.233/2001(anexo 10), a ANTAQ tem como função fazer valer as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), conforme as diretrizes e princípios determinados na sua lei de criação. Tem também como competência a regulação, supervisão e fiscalização das atividades de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária e da prestação de serviços de transporte aquaviário, exercida por terceiros, com o objetivo de assegurar o fluxo de bens e pessoas, em conformidade com padrões de segurança, eficiência, regularidade, conforto, pontualidade e modicidade nos fretes e nas tarifas; conciliar os interesses das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias com os dos usuários, e de entidades delegadas, conservando o interesse público; agir como árbitro em casos de conflito de interesse e impedir situações em que exista infração contra a ordem econômica ou competição imperfeita.

A SEP foi criada por medida provisória e referendada pela Lei nº 11.518/2007(ANEXO 11) e é uma instituição ligada à Presidência da República. Suas

principais funções e responsabilidades são a elaboração de políticas para o crescimento do setor, além da execução de programas, medidas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária, com investimentos orçamentários e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Cabe à SEP também a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, isso tudo tendo como alvo assegurar a segurança e eficiência do transporte aquaviário de passageiros e cargas no Brasil.

A Lei de Modernização dos Portos deu início a uma nova organização administrativa para o setor portuário brasileiro.

No que concerne à administração, tem-se:

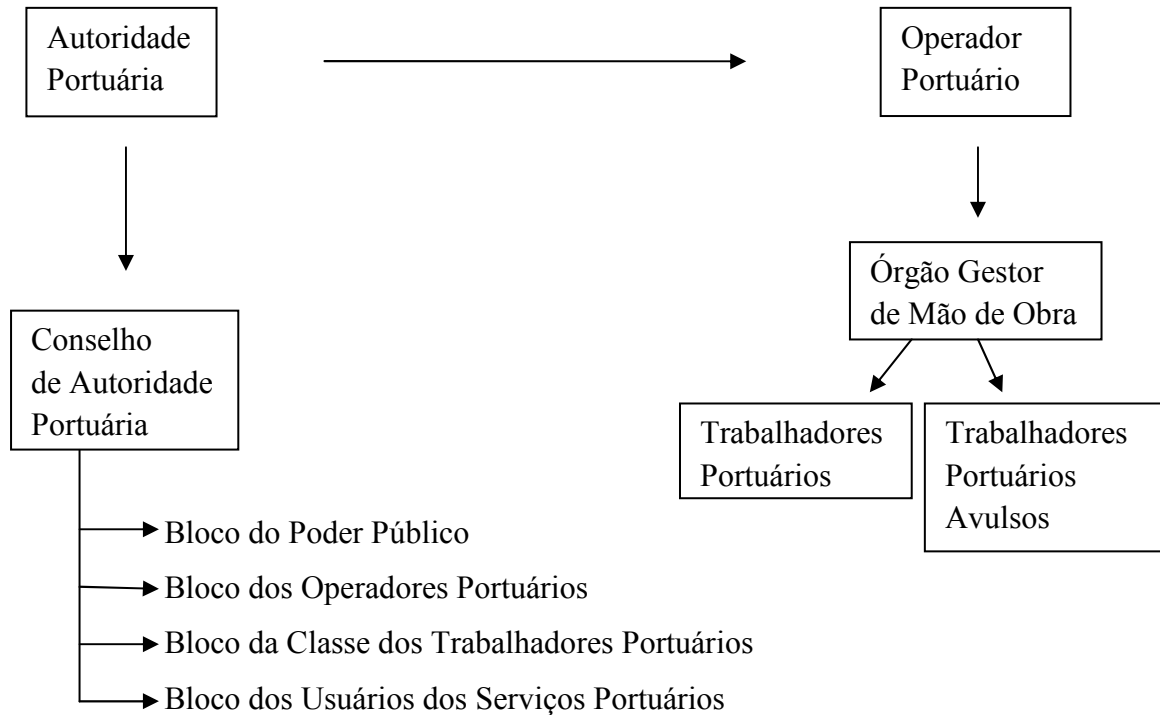
- Autoridade Portuária (AP) - tem como competência a administração do porto organizado, gerar seu patrimônio e controlar as outras entidades privadas e públicas que atuam no porto.
- Conselho de Autoridade Portuária (CAP) - é um órgão formado por quatro blocos atuantes no porto: o Bloco do Poder Público (BPP), Bloco da Classe dos Trabalhadores Portuários (BCTP), Bloco dos Operadores Portuários (BOP) e o Bloco dos Usuários dos Serviços Portuários (BUSP).

No que concerne à operação do serviço portuário, submissos à autoridade portuária, tem-se:

- Operador Portuário (OP): é o órgão executivo gerenciador, fiscalizador, regulamentador, organizador e promotor da atividade portuária. Cabe a ele a gestão de recursos humanos, atividade realizada através da atuação do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO).
- Órgão Gestor de Mão de Obra: dinamiza a contratação, a escala e a alocação de trabalhadores portuários avulsos (TPA) e trabalhadores portuários (TP).

Em nível estadual, o papel de autoridade portuária é delegado pelo Ministério dos Transportes a empresas públicas estaduais, conhecidas como Companhias Docas, que atuam nos portos sob sua jurisdição.

O fluxograma abaixo serve para facilitar a visualização e entendimento da administração portuária brasileira.



2.2.2 – A ambiguidade da Lei de Modernização dos Portos

A Lei nº 8.630/1993 previu duas principais subespécies de terminais privativos: os terminais privativos de uso exclusivo, voltados exclusivamente para a movimentação de carga própria; e os terminais privativos, que, além da carga própria, poderiam movimentar carga de terceiros.

Foi com relação à última subespécie que surgiram as dúvidas. Algumas empresas entendiam que seria possível instalar terminais privativos de uso misto apenas para movimentar carga de terceiros, ou para movimentar predominantemente carga de terceiros, como se tratassem de terminais públicos.

Outras compreendiam que, como subespécie de terminais privativos, os terminais privativos de uso misto deveriam ter como principal função a movimentação de carga própria,

atuando com carga de terceiros apenas de forma acessória, para utilizar sua capacidade ociosa, e com a finalidade para a qual fora criada a modalidade privativa: otimizar custos, com a finalidade proporcionar competitividade a sua mercadoria.

Foi alegado, então, que a movimentação de carga de terceiros de forma indiscriminada pelos terminais privativos teria como consequência sua atuação com foco na prestação de serviço público, sem a realização de prévia licitação, como obriga a Constituição; observou-se, ainda, que, nesta situação, os terminais privativos estariam atuando como terminais públicos, categoria da qual a própria Lei de Modernização dos Portos os classificou de forma diferente.

Argumentou-se, por fim, que os terminais públicos, também explorados por empresas privadas, investiram US\$ 1,5 bilhão no setor, desde o início do programa de arrendamentos, em 1995, gerando, em 2009, 8.100 empregos diretos. O país, por sua vez, atingiu a movimentação de aproximadamente 4,4 milhões de unidades de contêineres em 2007 contra 1,8 milhão de unidades movimentadas no ano de 2000. Diante de tais números, observou-se, o modelo portuário atual, no qual os terminais públicos constituem figura central, seria extremamente bem sucedido, fundamental para o crescimento do comércio exterior experimentado pelo país. Permitir que terminais privativos de uso misto fizessem concorrência aos terminais públicos em condições desiguais, já que os últimos se encontram submetidos a regime indiscutivelmente mais oneroso, acabaria por desestruturar o sistema existente, prejudicando o comércio exterior.

A ANTAQ, então, através da Resolução nº 517/2005(anexo 13), esclareceu que os terminais privativos de uso misto deveriam atuar com foco na carga própria, comprovando que esta, por si só, justificaria a sua instalação. Essa Resolução, entretanto, passou a ser questionada, com o argumento de que ela impedia a entrada de novos concorrentes no mercado. Sugeriu-se, então, que ela fosse alterada, mas, a Associação Brasileira de Terminais Públicos de Contêineres (Abratec) moveu uma ação no Supremo Tribunal Federal, exigindo que fosse assegurado o respeito à Constituição no que diz respeito a prévias licitações para a delegação de serviços públicos.

Diante das incertezas criadas por tais discussões, a Secretaria Especial de Portos em conjunto com a Presidência da República, após inúmeros debates envolvendo todos os

interessados, produziu o Decreto nº 6.620/2008(anexo 12). Publicada em outubro de 2008, a norma reafirmou o que já dispunha a Resolução nº 517/2005, diferenciando terminais públicos de terminais privativos de uso misto. Quanto aos terminais públicos, o Decreto previu uma série de disposições que possibilitam ao particular provocar a abertura de novas licitações para expansão da capacidade portuária já existente, ampliando as possibilidades de atuação em parceria com a iniciativa privada. No que respeita aos terminais privativos, ratificou o entendimento de que deverão ter por foco a movimentação e armazenagem de carga própria, operando com carga de terceiros apenas residualmente.

Ainda com a intenção de atrair investimentos privados para o setor, o Decreto nº 6.620/2008 regulamentou a concessão de novos portos públicos à iniciativa privada, permitindo que as empresas requeiram a abertura de licitação tanto para arrendar um terminal público em um porto já existente quanto para obter a concessão de um novo porto.

Tais medidas tinham como objetivo, por um lado, motivar a participação da iniciativa privada no setor e, por outro, preservar o modelo centrado nos terminais públicos, que tem sido capaz de absorver uma demanda crescente por serviços portuários, com lógica empresarial, mas sem retirar setor tão estratégico do controle do poder público.

2.2.3 – Sistema Portuário Nacional

O Brasil possui um setor portuário que movimenta por ano cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias e responde, sozinho, por mais de 90% das exportações. O transporte aquaviário possui um dos menores custos para o transporte de cargas no Brasil, perdendo apenas para o transporte dutoviário e aéreo, de acordo com estudos feitos pela Coppead (Instituto de Pesquisa e Pós-graduação da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ).

O sistema portuário brasileiro é formado por 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Desse total, 18 são delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada à administração por parte dos governos estaduais e municipais. Existem ainda 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão da iniciativa privada. Os portos fluviais e lacustres são de competência do Ministério dos Transportes.



2.3 - Reforma Portuária

2.3.1 – Apresentação dos problemas

A Lei de Modernização dos Portos começou uma das principais reformas da infraestrutura do Brasil nas últimas décadas. Apesar de ter demorado aproximadamente quatro anos para ser de fato consolidada e gerar efeitos, o progresso alcançado com a nova legislação é indiscutível. Dezenas de terminais marítimos e de áreas retroportuárias, a partir de 1997, foram transferidos para a exploração da iniciativa privada e teve início uma rápida saída das empresas governamentais nas operações de capatazia das mercadorias (operação em terra).

A progressiva retirada do Estado dessa atividade, ligada ao crescimento da concorrência impulsionada pelos novos terminais privados, acarretou na diminuição de custo e aumento da eficiência do setor portuário brasileiro de forma generalizada. O custo da movimentação de grãos nos principais portos brasileiros, por exemplo, que estava em torno de 17 a 20 dólares por tonelada, foi reduzido para cerca de 8 a 10 dólares/tonelada.

No que diz respeito ao segmento dos contêineres, o padrão de movimentação operado pelas empresas do governo era de 8 a 12 contêineres por hora. Hoje em dia, as concessionárias privadas – com o auxílio de equipamentos modernos – movimentam 25 a 30 por hora. Ainda se tratando de contêineres, o custo médio unitário de movimentação caiu de 500 para 200 dólares aproximadamente.

Apesar da retirada do Estado da operação nos portos ter promovido importantes progressos, a implementação da lei na área das administrações portuárias não acompanhou a evolução. A maior parte dos portos públicos convive com um grau insatisfatório de eficiência administrativa. A transição dessas administrações para a iniciativa privada é a parte da lei que ainda não foi posta em vigor. As entidades administradoras de origem pública encontram-se incapacitadas de proporcionar as mudanças fundamentais para assegurar a modernização dos portos em parâmetros internacionais.

De acordo com a ANTAQ, em 2007, os portos foram responsáveis pela movimentação de 76,7% do comércio internacional brasileiro, gerando um lucro de aproximadamente US\$

188 bilhões em transações de mercadorias. Em 2008, por 82%. Mesmo assim, o Brasil possui ainda um potencial aquaviário quase inexplorado.

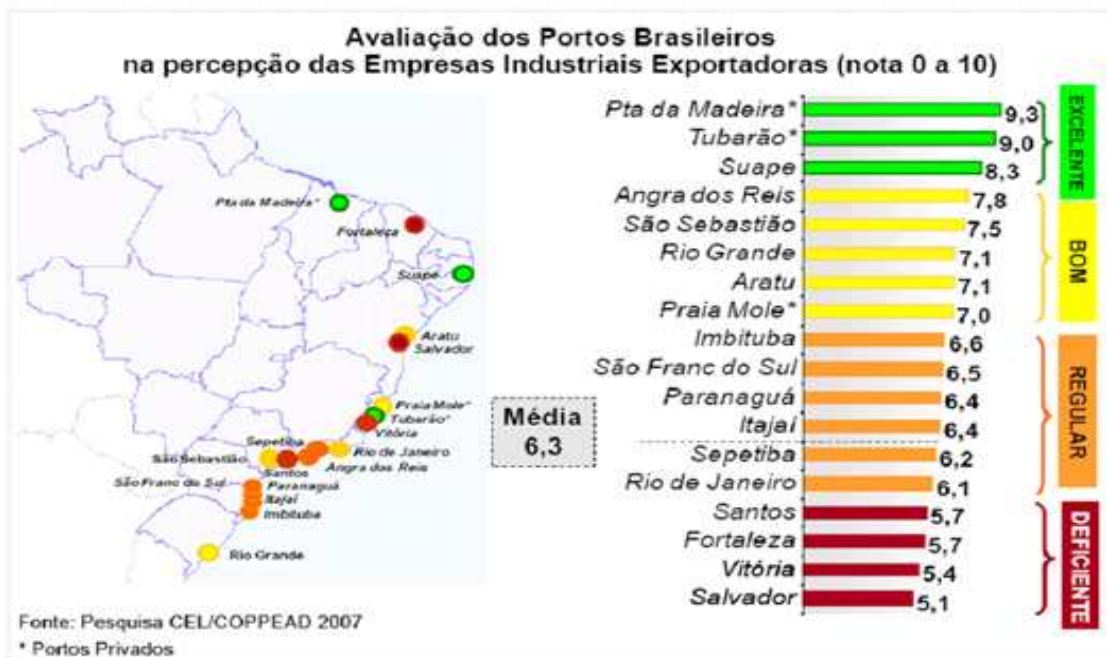
Um dos maiores entraves para a expansão do setor portuário nacional está na deficiência de infraestrutura, sobretudo portuária, que compromete o potencial do setor e representa um empecilho ao crescimento internacional e de cabotagem no país. Apesar do potencial econômico que o setor portuário representa, dos investimentos públicos federais em transportes realizados em 2008, apenas 17% foram direcionados ao setor hidroviário de modo geral.

Dados do Fórum Econômico Mundial (FEM) indicam que o Brasil, entre um grupo de 134 países, ocupa a 123^a posição no *ranking* de qualidade de portos. Em vista disso, não se pode negar a urgente necessidade de investimentos, que aumentem a capacidade portuária, facilitem os acessos – terrestres e hidroviários e permitam a atracação de grandes embarcações.

De acordo com a Confederação Nacional de Transporte (CNT), no período de 2002-2011, o governo federal investiu apenas R\$ 3,5 bilhões, uma média de R\$ 320 milhões ao ano. O montante é insuficiente para a manutenção da infraestrutura instalada. Desta forma, os portos sofrem um processo rápido de depreciação e acabam perdendo eficiência. Estudos da CNT informam que seriam necessários cerca de R\$ 5,7 bilhões em investimento apenas referente à manutenção da infraestrutura para sanar as necessidades atuais.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado em 2007, previa um investimento no setor portuário de aproximadamente R\$ 3,1 bilhões para o sistema portuário, entretanto, apenas 2,5% desse orçamento direcionado aos portos foi de fato utilizado. Um dos grandes entraves para os investimentos é a burocracia por trás deles. De acordo com a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, os obstáculos começam na divulgação do edital de licitação das obras. Já de antemão o porto precisa ter o projeto e as licenças ambientais e de instalação para começar a obra. Um estudo feito pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), determinou outros motivos para a lentidão das obras do PAC/Portos: “projetos executivos mal elaborados, falta de mão-de-obra para a condução desses projetos e paralisações no Tribunal de Contas da União (TCU) por irregularidades”. No ano de 2010, houve ainda mais um empecilho: a legislação impõe algumas restrições em

relação a investimentos nos anos de eleição. Nesse contexto, é nítida a dificuldade que o governo tem em investir no setor portuário.



2.3.2 – Possíveis medidas para a melhoria do setor portuário

- Rever as opções adotadas na implementação da reforma portuária brasileira promovida pela Lei de Modernização dos Portos, de modo a recuperar seus objetivos iniciais, notadamente no que diz respeito à participação do setor privado na exploração e operação da atividade portuária no âmbito do porto organizado, garantindo uma transição, que equacione a situação das Companhias Docas;
- Promover as adequações necessárias no atual desenho institucional do sistema portuário, de modo a superar as ambiguidades observadas e a ajustá-lo ao arcabouço regulatório do País.
- Concessão à iniciativa privada da função de Administrador do Porto Organizado, assim como de outras funções operacionais que hoje pertencem às Companhias Docas, promovendo o esvaziamento dessas empresas.
- Atuação do poder público com investimentos urgentes em infraestrutura, permitindo que o transporte aquaviário cresça através do aumento de competitividade dos portos brasileiros.

3.0 - CONCLUSÃO

Neste trabalho foi analisada a condição do transporte aquaviário no Brasil, os principais problemas que retardam a expansão do setor e as dificuldades que o país ainda encontra para sanar as necessidades de infraestrutura em que essa modalidade de transporte esbarra.

Nota-se que, no que diz respeito a condições naturais para exercer o modal aquaviário, o território brasileiro é um dos mais privilegiados no mundo, entretanto, o crescimento esbarra em uma série de burocracias envolvendo leis ambíguas, má administração portuária, falta de investimentos na indústria naval e na adequação das vias e dos portos e, principalmente, a aparente política de que mais vale investir pouco no que se tem do que arriscar e colher frutos no futuro.

Embora seja de conhecimento geral que o transporte hidroviário é expressivamente mais econômico e sustentável, o país ainda insiste em manter sua tradição rodoviária, e, a passos lentos, tem tentado modificar essa realidade. Através de uma nova política de investimentos dos governos mais recentes aliado à ampliação das trocas comerciais globais, o Brasil começou a enxergar a necessidade de investir no seu setor aquaviário, entretanto, ainda existe muito trabalho a ser feito.

É necessário que a visão que se tem da malha viária brasileira seja ampliada para uma perspectiva que esteja mais inserida nos moldes do mundo atual. O país precisa se desvencilhar de antigas tradições e dar espaço a alternativas que conciliem sustentabilidade e economia. O bom funcionamento do setor portuário e aquaviário e o desenvolvimento econômico são variáveis intimamente ligadas. Quando existe eficiência no setor aquaviário, os custos nacionais são reduzidos, há uma melhora incontestável dos serviços e isso tudo faz com que os produtos brasileiros se tornem mais competitivos internacionalmente.

Para que o progresso estampado na bandeira brasileira exista de fato, alguns conceitos precisam ser reavaliados. E, acima de tudo, é necessário investimento para que um gigante como o Brasil não permaneça adormecido em suas próprias águas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAUMGARTEN, M. Z. Impacto da Lei nº 8.630/93 nas dinâmicas portuárias e relações internacionais brasileiras. *Jus Navigandi*, Teresina, ano 11, n. 1118, 24 jul. 2006. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/8674>>. Acesso em: 29 jul. 2012.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Estatísticas da navegação interior 2010*. Brasília, fev. 2011. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/EstatisticaNavInterior/EstatisticaInterior2011.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2012.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Superintendência da Navegação Marítima e de Apoio. *Panorama da navegação marítima e de apoio*. [S.l.], maio, 2012. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2011.pdf>>. Acesso em: 29 jun. 2012.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Superintendência da Navegação Marítima e de Apoio. *Raio x da frota brasileira na navegação de cabotagem: principais empresas e suas frotas*. Rio de Janeiro, abr. 2012. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/BoletimPortuario/FrotaApoioMaritimoDez2011.pdf>>. Acesso em: 29 jun. 2012.

CINTRA, R. *Centronave aponta gargalos portuários no Brasil*. Disponível em: <<http://portalmaritimo.com/2011/02/21/centronave-aponta-gargalos-portuarios-no-pais/>>. Acesso em: 24 jun. 2012.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. *Reforma portuária: o que falta fazer*. Brasília, 2007. Disponível em: <<http://www.cni.org.br/portal/data/files/00/8A9015D016F8981D0116F8C5BEDA730C/Reforma%20Portuaria.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2012.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES. O entrave portuário no Brasil. *Economia em foco*, [S.l.] jun. 2011. Disponível em: <[www.cnt.org.br/Imagens CNT/PDFs CNT/Economia em foco/ECONOMIA EM FOCO 21_06_2011.pdf](http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Economia%20em%20foco/ECONOMIA%20EM%20FOCO%2021_06_2011.pdf)>. Acesso em: 25 jun. 2012.

COSTA, M. V. Em marcha lenta. *Desafios do desenvolvimento*, [S.l.], ano 6, n. 54, set./out. 2009. Disponível em: <<http://desafios2.ipea.gov.br/sites/000/17/edições/54/pdfs/rd54not03.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2012.

DECOURT, C. R. F. *Desenvolvimento do transporte aquaviário*. In: SEMINÁRIO INDÚSTRIA NAVAL E TRANSPORTE AQUAVIÁRIO, out. 2003, Rio de Janeiro. *Trabalhos apresentados*. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2003. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/seminario/naval_5.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2012.

FAVARIN, J. V. R.; PINTO, M. M. O.; ANDERSON, V. L.; BARACAT, L. M. Competitividade da indústria naval brasileira. In: 23º CONGRESSO NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO, CONSTRUÇÃO NAVAL E OFFSHORE, out. 2010, Rio de Janeiro. *Trabalhos apresentados*. Rio de Janeiro: Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, 2010. Disponível em: <http://www.gestaonaval.org.br/arquivos/documentos/sobena/SOBENA_146%20Drivers%20de%20Competitividade.pdf>. Acesso em: 09 jul. 2012.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA; *Portos brasileiros: diagnóstico, políticas e perspectivas*. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/100517_comunicadoipea48.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2012.

LEMBRUGER, P. *Navegação interior: entraves para suas atividades*. In: SEMINÁRIO INDÚSTRIA NAVAL E TRANSPORTE AQUAVIÁRIO, out. 2003, Rio de Janeiro. *Trabalhos apresentados*. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2003. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/seminario/naval_6.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2012.

MALLAS, D. *Os portos brasileiros na globalização: uma nova geografia portuária?* Disponível em: < http://egal2009.easyplanners.info/area01/1209_Mallas_Danny.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2012.

MELLO, P. P. C. *Os portos públicos e o marco regulatório portuário brasileiro*. Disponível em: < http://www.gerkatransportes.com.br/show_noticia.php?story=39>. Acesso em: 02 jul. 2012.

OLIVA, J. A. B. Cenário atual do transporte hidroviário brasileiro. In: 5º SEMINÁRIO INTERNACIONAL EM LOGÍSTICA AGROINDUSTRIAL, 2008, Piracicaba. *Trabalhos apresentados*. São Paulo: ANTAQ, 2008. Disponível em: < <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/Mar0817PiracicabaAlexOliva.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2012.

PACIEVITCH, T. *Abertura dos portos*. Disponível em: < <http://www.infoescola.com/historia-do-brasil/abertura-dos-portos/>>. Acesso em: 13 jun. 2012.

PEDREIRA, A.; LEAL, J. E. Os recentes avanços da multimodalidade no Brasil. In: 3º SEMINÁRIO DE LOGÍSTICA E DE SUPPLY CHAIN, maio [2007?], Rio de Janeiro. *Trabalhos apresentados*. Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Disponível em: < <http://www.cce.puc-rio.br/engeindustrial/III%20supply/Artigos/Os%20Recentes%20Avan%C3%A7os%20da%20Multimodalidade%20no%20Brasil.PDF>>. Acesso em: 19 jul. 2012.

SILVA, T. N. *O transporte aquaviário no Brasil: seu crescimento e dificuldades de aprimoramento*. Rio de Janeiro: Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, 2008. 39 p.

TOLEDO, V. *Brasil investe cinco vezes menos do que o necessário em transporte*. Disponível em: < <http://www.redebrasilatual.com.br/temas/politica/2012/05/apesar-do-salto-no-investimento-em-transporte-brasil-teria-de-investir-5-vezes-mais-para-atingir-infraestrutura-adequada-diz-ipea>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

ANEXO 1

DECRETO Nº 24.599 DE 3 DE JULHO DE 1934.

Autoriza a concessão de obras e melhoramentos dos portos nacionais, seu aparelhamento e a exploração do respectivo tráfego.

O Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, usando das atribuições que lhe confere o art. 1º do decreto n. 19.398, do 11 de novembro de 1930, e

Considerando que a concessão dos portos nacionais tem sido baseada na lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869 e no inciso 4º, do § único, da art. 7º da lei n. 8.314, de 16 de outubro de 1886;

Considerando que a primeira dessas leis, referindo-se à construção de docas, não prevê a ampliação das instalações portuárias, depois da realização do projeto inicial e do encerramento da respectiva conta de capital;

Considerando que o dispositivo citado, da lei n. 3.314, restringe o prazo de amortização do capital aplicado na construção e no aparelhamento dos portos nacionais, dificultando o financiamento desses empreendimentos;

Considerando que as taxas ad-valorem, de valor variável, criadas pelo mesmo dispositivo, foram substituídas pela taxa fixa, ad-valorem, de 2%, sobre a importação do estrangeiro, por sua vez substituída, com outras taxas aduaneiras, pelo novo imposto adicional de 10%, sobre a importância dos direitos realmente devidos, criada pelo art. 2º, do decreto n. 24.343, de 5 de junho de 1934;

Considerando que nenhuma das duas leis prevê a colaboração dos Estados com a União, na realização do melhoramento de portos de renda insuficiente para o financiamento das obras

indispensáveis, mas, que por motivos de interesse público, devem ser, apesar disso, melhoradas;

Considerando que, assim, se evidencia a necessidade de se estabelecerem novas bases para a concessão dos portos nacionais :

DECRETA:

Art. 1º Fica autorizado o Governo Federal a contratar, com a observância das condições estabelecidas neste decreto, o melhoramento e a exploração comercial dos portos nacionais, outorgando concessão, para esse fim, aos Estados, em cujo território se encontrem aqueles portos, ou a entidades privadas, de reconhecida idoneidade técnica e capacidade financeira.

Parágrafo único. O prazo da concessão será fixado de acordo com as dificuldades de execução das obras de melhoramento do porto a conceder, mas em caso algum excederá de 70 anos.

Art. 2º A concessão dos portos nacionais deve abranger:

a) quando necessárias, as obras destinadas a assegurar acesso fácil a esses portos, bem como ancoradouro que ofereça às embarcações que os devam frequentar conveniente abrigo e profundidade compatível com a respectivo porte;

b) as obras e o aparelhamento dos referidos portos necessários à acostagem das embarcações e à movimentação, guarda e conservação das mercadorias destinadas à navegação, ou que, para esses portos, sejam, por esta, conduzidas;

c) a exploração comercial desses portos, que compreende a realização dos serviços portuários, a conservação dos canais de acesso e dos ancoradouros e, ainda, a conservação e renovação do aparelhamento dos mesmos portos.

§ 1º Desde que sejam abertas ao tráfego público as instalações realizadas pelo concessionário de um porto, cessarão os serviços portuários a cargo da alfândega, ou mesa de rendas, desse porto, que passarão a ser executados pelo referido concessionário, naquelas instalações.

§ 2º Não serão mais concedidas licenças para o estabelecimento de entrepósitos particulares e serão cassadas as que estejam em vigor, desde que as instalações portuárias, realizadas pelos concessionários de portos, sejam abertas ao tráfego público. Excetuam-se os entrepósitos destinados a inflamáveis e explosivos, os quais poderão permanecer em funcionamento até que os referidos concessionários disponham de instalações especiais para a guarda e conservação de mercadorias dessa natureza.

Art. 3º Nenhuma concessão de pôrto será outorgada sem prévio e completo estudo da conveniência econômica da realização, de modo a evitar a dispersão do tráfego.

Art. 4º As obras de melhoramento e aparelhamento dos portos nacionais devem ser projetadas com a capacidade necessária para atender a todo o tráfego que afluir a êsses portos e com a margem indispensável, aconselhada pelo estudo das possibilidades econômicas dos respectivos "hinterlands".

Art. 5º As obras e o aparelhamento necessários ao melhoramento dos portos nacionais, serão, em geral, estudados, projetados e orçados por agentes do Govêrno Federal e só poderão ser executados depois de aprovados por atos do mesmo Govêrno Federal e só poderão ser executados depois de aprovados por atos do mesmo Govêrno. Em casos especiais, porém, os estudos, projetos e orçamentos poderão ser feitos pelos concessionários que os submeterão à aprovação do Govêrno, acompanhados da necessária memória justificativa.

Parágrafo único. Quaisquer modificações nos projetos e orçamentos aprovados, deverão ser propostas pelos concessionários ao Govêrno Federal, com os novos projetos e orçamentos e a justificação dessas modificações que não poderão ser postas em prática, antes de aprovadas pelo mesmo Govêrno.

Art. 6º As despesas com a realização, pelo concessionário de um pôrto nacional, das obras e do aparelhamento constantes dos projetos que o Govêrno Federal aprovar, constituirão, depois de verificadas e reconhecidas pelo mesmo Govêrno, parcelas do capital inicial da concessão dêsse pôrto.

Parágrafo único. Essas despesas serão registradas na conta de capital inicial do pôrto, a qual será aberta no início das obras a realizar e será encerrada no fim do décimo ano do prazo da concessão.

Art. 7º Além das obras e do aparelhamento constantes dos projetos e orçamentos aprovados pelo Governo, cabe aos concessionários dos portos nacionais a realização da ampliação das instalações desses portos, que for exigida, em qualquer tempo, durante o prazo da concessão, pelo desenvolvimento do tráfego desses portos.

Parágrafo único. Para a realização das obras e aquisições necessárias à ampliação das instalações, os concessionários observarão o disposto no parágrafo único do art. 5º, deste decreto.

Art. 8º As despesas decorrentes da ampliação das instalações portuárias, realizadas pelos respectivos concessionários, antes do encerramento da conta do capital inicial, a que se refere o parágrafo único do art. 6º, e que forem verificadas e reconhecidas pelo Governo, constituirão parcelas desse capital inicial e serão registradas na conta referida.

Art. 9º As despesas decorrentes da ampliação das instalações portuárias, realizadas pelos respectivos concessionários, depois do encerramento da conta do capital inicial, a que se refere o parágrafo único do art. 6º, e que forem verificadas e reconhecidas pelo Governo, constituirão parcelas do capital adicional da concessão e serão registradas em contas especiais, de duração não excedente de um decênio, abertas e encerradas, sucessivamente, de acordo com a ocorrência das referidas despesas.

Art. 10. O capital da concessão, reconhecido pelo Governo como aplicado nas instalações portuárias de um porto nacional concedido, será a soma das importâncias totais demonstradas pela conta do capital inicial e pelas diversas contas do capital adicional.

Art. 11. O concessionário, para compensar o capital que empregar na realização das instalações portuárias do respectivo porto, que reverterão ao Governo Federal, findo o prazo da concessão, constituirá pela capitalização de quotas anuais, retiradas da renda líquida que auferir, os seguintes fundos:

a) Fundo de compensação do capital inicial - A constituição desse fundo começará, na data do encerramento da conta respectiva e a quota a capitalizar será calculada de modo a reproduzir a importância desse capital, no fim do prazo da concessão;

b) Fundos de compensação do capital adicional - Para cada parcela do capital adicional, demonstrada em cada uma das contas referidas no art. 9º, será iniciada a constituição de um

fundo de compensação, logo após o encerramento da conta correspondente, calculando-se a quota anual a capitalizar de forma a reproduzir a importância da referida parcela, em prazo igual ao de constituição do fundo da alínea a, seja qual for a data do encerramento da conta relativa a essa parcela.

Art. 12. Findo o prazo da concessão, reverterão ao domínio da União, as instalações portuárias do porto, concedido, mediante o pagamento que o Governo fará ao concessionário, em apólices da Dívida Pública Federal, pela cotação que então tiverem na Bolsa de Títulos do Rio de Janeiro da parte de cada uma das parcelas do capital adicional, que nessa data não estiver ainda, compensada pelo respectivo fundo. Ao mesmo tempo, o concessionário incorporará a seu patrimônio as importâncias dos fundos de compensação constituídos ou em constituição.

Art. 13. Ao Governo Federal fica reservado o direito de encampar a concessão dos portos nacionais em qualquer tempo, de decorrido um terço do prazo da concessão.

Parágrafo único. O preço da encampação será a diferença entre a importância do capital reconhecido pelo Governo, como aplicado pelo concessionário nas instalações portuárias e a importância total que acusarem, na ocasião os fundos de compensação em constituição. Esse preço será pago em apólices da Dívida Pública da União em número tal que a renda produzida, em relação ao preço da encampação, seja a mesma que acusar a renda líquida média anual do último quinquênio, em relação àquele capital total, reconhecido pelo Governo, com o máximo de 10 % e o mínimo de 8%.

Art. 14. Para atender aos encargos do capital aplicado nas instalações portuárias dos portos concedidos e para os da conservação e renovação dessas instalações e, bem assim, para o custeio dos serviços portuários contribuirão os armadores cujas embarcações se utilizem daqueles portos e os donos das mercadorias procedentes do "hinterland" desses portos ou a êle destinadas, que sejam carregadas, descarregadas ou baldeadas nos mesmos portos, ou que sejam alí despachadas, prosseguindo em seu transporte.

§ 1º A contribuição referida neste artigo será cobrada pelos concessionários, pela aplicação das taxas de uma tarifa que será por êles proposta ao Governo e aprovada por portaria do ministro da Viação e Obras Públicas, sujeitas à revisão de cinco em cinco anos.

§ 2º Desde que a renda líquida apurada na tomada de conta anual se mantenha, durante dois anos consecutivos, superior a 10% sobre o capital total reconhecido pelo Governo como aplicado nas instalações portuárias, será revista a tarifa referida no § 1º modificando-se as respectivas taxas com o fim de fazer desaparecer a renda excedente àquele limite.

Art. 15. Os armazens construídos ou adquiridos pelos concessionários e que constituírem parte integrante das instalações portuárias, terão todas as vantagens e onus dos armazens alfândegados e entrepostos públicos.

Art. 16. Serão desapropriados por utilidade pública, se não puderem ser adquiridos por outra forma os terrenos e as construções necessários à execução das obras, ficando a cargo exclusivo do concessionário as despesas de indenização a quaisquer outras decorrentes das desapropriações ou de qualquer outro modo de aquisição, as quais serão levadas à conta do capital do porto, depois de reconhecidas pelo Governo.

Parágrafo único. Os terrenos e benfeitorias adquiridos ou desapropriados, cujo custo tenha sido levado à conta do capital do porto, constituirão parte integrante do patrimônio do porto do que o concessionário tem uso o gozo, durante o prazo da concessão.

Art. 17. Durante o prazo da concessão, os concessionários gozarão de isenção de direitos aduaneiros, de acordo com a legislação em vigor, para os materiais, maquinismos ou aparelhos que importarem para a realização das obras e provimento do aparelhamento dos respectivos portos. bem como para a conservação e renovação das instalações portuárias e para os serviços do tráfego desses portos. Gozarão, além disso, de isenção de todos os demais impostos federais que incidam ou possam incidir nas instalações ou serviços portuários

Art. 18. A execução dos contratos de concessão dos portos nacionais, pelos respectivos concessionários, far-se-á sob a fiscalização do Governo, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único. Serão apuradas, anualmente de acordo com os regulamentos em vigor ou que vierem a ser baixados pelo Governo, as contas de capital e as de custeio dos portos concedidos.

Art. 19. Desde que o melhoramento de um porto nacional, obedecendo a motivos de interesse público, deva ser melhorado, apesar de não oferecer, pelo custo das obras

necessárias e pela renda provável de seu tráfego condições para assegurar o financiamento dessas obras o Governo Federal poderá outorgar a respectiva concessão ao Estado em cujo território o pôrto se encontre, obrigando-se a contribuir com parte do capital necessário ao melhoramento e aparelhamento do referido pôrto e bem assim, com a entrega ao Estado do produto do imposto adicional de 10%, sôbre os direitos aduaneiros, realmente devidos, e arrecadados na respectiva alfândega ou mesa de rendas, para ser incorporado à renda ordinária do tráfego dêsse pôrto .

§ 1º No caso previsto neste artigo, a contribuição do Governo Federal, feita antes da inauguração do tráfego do pôrto concedido, deverá ser descontada da indenização a ser paga ao concessionário, se a concessão for encampada ou rescindida.

§ 2º Desde que com o desenvolvimento do tráfego do pôrto concedido, a renda das taxas portuárias assegure à parcela do capital próprio, aplicado pelo Estado concessionário, renda líquida de 6%, o Governo Federal suspenderá a entrega do produto do imposto adicional.

Art. 20. As questões que se suscitarem entre o Governo e os concessionários, sôbre a inteligência das cláusulas do contratos de concessão, serão decididos por três árbitros sendo escolhidos um pelo Governo, outro pelo concessionário e um terceiro por acôrdo entre essas duas partes ou por sorteio, entre quatro nomes apresentados, dois por cada um dos árbitros anteriormente escolhidos.

Art. 21. Nos contratos de concessão, o Governo Federal estabelecerá além das condições específicas neste decreto todas as demais que julgue necessárias para assegurar sua perfeita execução.

Art. 22. O presente decreto entrará em vigor na data de sua publicação ficando revogada a lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, bem como a disposição contida no inciso 4º, do art. 7º, da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886.

Art. 23. Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 6 de julho de 1934, 113º da Independência e 46º da República.

GETULIO VARGAS
José Américo de Almeida

ANEXO 2

DECRETO Nº 24.447 DE 22 DE JUNHO DE 1934.

Revogado pela Lei nº 8.630, de 1993

Define, nos portos organizados, as atribuições conferidas a diferentes Ministérios, pelo art. 1º do decreto n. 20.829, de 21 de dezembro de 1931, retificado pelo decreto número 20.981, de 20 de janeiro de 1932, e dá outras providencias

O Chefe do Govêrno Provisório da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das atribuições que lhe confere o art. 1º do decreto n. 19.398, de 11 de novembro de 1930, e,

Considerando que o art. 1º do decreto n. 20.829, de 21 de dezembro de 1931, retificado pelos decretos ns. 20.981, de 20 de janeiro de 1932, e 21.090, de 24 de fevereiro de 1932, distribuiu, pelos diversos ministérios, os serviços relativos à marinha mercante e às vias navegáveis federais, definindo as respectivas atribuições;

Considerando a necessidade de definir, também, essas atribuições em relação aos serviços referentes aos portos organizados;

Considerando a falta de harmonia existente, entre disposições de leis e regulamentos, que regem àquela distribuição de serviços pelos diversos ministérios e pelas repartições que dêstes são subordinadas,

DECRETA:

Art. 1º Os serviços referentes aos portos organizados ficam distribuídos pelos diversos ministérios e repartições que lhes são subordinadas, pela forma e nas condições estabelecidas neste decreto.

Art. 2º São "portos organizados" os que tenham sido melhorados, ou aparelhados, atendendo-se às necessidades da navegação e da movimentação e guarda de mercadorias e cujo tráfego se realize sob a direção de uma "administração do pôrto", a quem caiba a execução dos "serviços portuários" e a conservação das "instalações portuárias".

Parágrafo único. A "administração do pôrto" pode ser :dependência direta do Govêrno Federal, ou de concessionário, ou arrendatário, a quem, por contrato, tenha sido delegada a execução daqueles serviços.

Art. 3º Sob a denominação de "instalações portuárias", compreende-se, nos portos organizados :

a) os ancoradouros, as docas, ou os trechos de rios, em que as embarcações sejam autorizadas a fundear, ou a efetuar operações de carregamento ou descarga;

b) as vias de acesso aos ancoradouros, às docas, aos cáis, ou às pontes de acostagem, desde que tenham sido construídos ou melhorados, ou que devam ser mantidos pelas administrações dos portos;

c) os cáis, pontes de acostagem, guia-correntes, ou quebra-mares, construídos para a atracação de embarcações ou para a tranquilidade e profundidade das águas, nos portos, ou nas respectivas vias de acesso;

d) as áreas de terreno, os armazéns e outros edifícios, as vias férreas e as ruas, bem como todo o aparelhamento de que os portos disponham, para atender às necessidades do respectivo tráfego e à reparação e conservação das próprias instalações portuárias, que tenham sido adquiridos, criados, construídos, ou estabelecidos, com autorização do Govêrno Federal.

Parágrafo único. As "instalações portuárias" podem ser contínuas ou localizadas em pontos diferentes do mesmo pôrto, mas devem estar sempre sujeitas à mesma "administração do pôrto".

Art. 4º Competem ao Ministério da Viação e Obras Públicas, as obras de melhoramento de portos, o aparelhamento dêstes e sua exploração comercial, bem como o julgamento da conveniência das concessões de terrenos de marinhas ou acrescidos, do ponto de vista das exigências presentes ou futuras, daquelas obras e aparelhamento.

§ 1º Nos portos organizados, êsse Ministério é representado pelas "fiscalizações", a que se refere a alínea b do artigo 2º do regulamento aprovado pelo decreto n. 23.067, de 11 de agôsto de 1933, subordinadas ao Departamento Nacional de Portos e Navegação; repartições às quais competem as seguintes atribuições :

1 - Fiscalizar a execução, ou executar obras de melhoramento, ou de ampliação das instalações portuárias, quando devidamente autorizadas;

2 - Estudar a conveniência das concessões de terrenos de marinha accrescidos, para evitar as que possam prejudicar a ampliação imediata ou futura das instalações portuárias;

3 - Impedir a realização de qualquer obra pública ou particular, que possa prejudicar a exploração das instalações portuárias, ou a ampliação destas, imediata ou futura;

4 - Fiscalizar a execução dos serviços de exploração comercial do pôrto, zelando :

a) para que êsses serviços se realizem com regularidade, segurança e eficiência;

b) para que as instalações portuárias sejam mantidas, sempre, em boas condições de conservação;

c) para que se observe a mais estrita aplicação da tarifa portuária, em vigor, em cada pôrto.

5 - Resolver, em primeira instância, as questões que se suscitarem entre a "administração do porto" e as entidades que se utilizarem dos serviços, ou do aparelhamento portuario, referentes à applicação da tarifa portuaria, ou dos regulamentos de exploração commercial do porto;

6 - Promover a remoção de cascos de embarcações abandonados, que possam prejudicar a navegação nos portos, ou em suas vias de acesso.

§ 2º Em um pôrto organizado, sujeito à "fiscalização", de acôrdo com o que prescreve o § 1º, compete á "administração do pôrto" :

1 - Realizar obras de melhoramento, ou a ampliação das instalações portuárias, desde que devidamente autorizada;

2 - Realizar a exploração comercial dessas instalações, cabendo-lhe :

a) designar, com a prévia licença da Alfândega, o local para a atracação das embarcações aos cáis, ou pontes de acostagem;

b) designar o local para o recebimento das mercadorias de exportação, que devam ser carregadas;

c) realizar os serviços portuários e acessórios, que lhe competirem, com regularidade, segurança e eficiência;

d) arrecadar a renda da aplicação da tarifa em vigor;

e) realizar a reparação, a conservação e a renovação das instalações portuárias.

3 - Submeter à decisão da "fiscalização", as questões que se suscitarem, com entidades que se utilizem das instalações portuárias, quanto à aplicação da tarifa, ou dos regulamentos da exploração comercial do pôrto;

4 - Colaborar com a "fiscalização" para a efetividade do desempenho, por esta, da atribuição que lhe dá o inciso 3 do § 1º.

5) Exercer a fiscalização da utilização dos terminais ou embarcadouros de uso privativo situados em suas zonas de jurisdição ou de administração, por inspeções periódicas ou amostragem. (Incluído pelo Decreto Lei nº 83, de 1966)

6) Promover a construção de obras portuárias de acesso e segurança da navegação exigidas pela plena utilização dos terminais ou embarcadouros de uso privativo localizados na zona de administração. (Incluído pelo Decreto Lei nº 83, de 1966)

7) Proporcionar assistência técnica no que couber, aos proprietários de tais embarcadouros, durante a construção destes, e, posteriormente, no sentido de garantir sua eficiente operação, quando estiverem eles situados na zona de jurisdição.

Art. 5º Competem ao Ministério da Fazenda, a policia e os serviços aduaneiros, a fiscalização do seguro marítimo e a concessão de terrenos de marinhas e respectivos acrescidos, de acôrdo com as disposições das leis e regulamentos fiscais, não revogados, ou modificados, por êste decreto.

§ 1º Nos portos organizados, o Ministério da Fazenda é representado pelas alfândegas e mesas de rendas, repartições às quais competem, nesses portos, as seguintes atribuições:

- 1 - Exercer a fiscalização e a polícia aduaneiras e a repressão do contrabando;
- 2 - Arrecadar os direitos aduaneiros e outros impostos, bem como o produto das taxas federais, exceto às que correspondam á retribuição de serviços portuários, a cargo das administrações dos portos;
- 3 - Fiscalizar a movimentação, a guarda e a conservação das mercadorias sujeitas ao pagamento de direitos aduaneiros, e a escrita dos armazéns alfandegados;
- 4 - Autorizar a atracação de embarcações aos cáis, ou pontes de acostagem e as operações de carregamento e descarga, dessas embarcações;
- 5 - Proceder o despacho aduaneiro das mercadorias importadas do estrangeiro e autorizar sua entrega aos respectivos donos;
- 6 - Conceder o - passe - aduaneiro ás embarcações que pretendam deixar o pôrto, desde que estejam quites com o fisco e com a administração dêsse pôrto;
- 7 - Autorizar a realização das operações de carregamento ou descarga fora das horas ordinárias de serviço, ou nos domingos e feriados;
- 8 - Apurar as responsabilidades sôbre avarias, quebras, ou quaisquer danos, em volumes de mercadorias sujeitas ao pagamento de direitos aduaneiros;
- 9 - Tomar conhecimento das questões que surgirem entre seus funcionários, os das administrações dos portos e os dônos das mercadorias, em materia fiscal aduaneira, resolvendo-os definitivamente, ou em primeira instância, de acôrdo com o que estabelecerem a legislação e os regulamentos fiscais;
- 10 - Aferir os aparelhos empregados pelas administrações dos portos, para a pesagem e medição das mercadorias do tráfego dêsses portos;
- 11 - Tomar as providências para a efetivação dos consumos a leilões das mercadorias armazenadas, de acôrdo com a legislação em vigor.

§ 2º As administrações dos portos, em tudo o que constituir matéria dentro das atribuições do Ministério da Fazenda, especificado no § 1º, dêste artigo, agirão sob a fiscalização das alfândegas ou mesas de rendas, com as quais manterão relações diretas.

Art. 6º Competem ao Ministério da Marinha, nos portos nacionais, o registro das embarcações, a matrícula do pessoal das equipagens, a concessão de cartas de habilitação a êsse pessoal, a matrícula dos estivadores, a praticagem, a polícia naval, o balisamento e farolagem, os socorros às embarcações e o julgamento da conveniência das concessões de terrenos de marinhas e respectivos acrescidos, tendo em vista as necessidades da Marinha e da defesa nacionais.

§ 1º Nos portos organizados, o Ministério da Marinha é representado pelas capitânicas de portos, repartições a que cabem, nêsses portos, as seguintes atribuições:

1 - Realizar os atos e serviços especificados neste artigo, que competem ao Ministério da Marinha;

2 - Zelar pela segurança do tráfego das embarcações nos portos e respectivas vias de acesso.

a) Exercendo fiscalização sôbre as embarcações registradas, pelas vistorias e inspeções determinadas nos regulamentos em vigor, para que sejam mantidas em boas condições de conservação;

b) Exercendo fiscalização sôbre as equipagens;

c) Exigindo a perfeita observância das régras da navegação, quer no movimento das embarcações no pôrto e suas vias de acesso, quer nas manobras que, alí, tenham de executar, inclusive para atracarem ou desatracagem dos cais ou pontes de acostagem;

d) Fiscalizando o trabalho dos práticos;

e) Fiscalizando e mantendo o balisamento do pôrto e das respectivas vias de acesso.

3 - Zelar pela disciplina do pessoal estivador;

4 - Ouvidas as fiscalizações e alfândegas ou mesas de rendas, estabelecer e delimitar os ancoradouros, de acôrdo com as necessidades ou conveniências dos serviços portuários e da movimentação das embarcações;

5 - Conceder o - passe - ou a autorização para a saída, às embarcações que pretendam deixar o pôrto, dêse que a alfândega ou mesa de rendas haja concedido o passe aduaneiro e tenham sido atendidas as exigências regulamentares da "Inspetoria de Saúde do Pôrto" e da "Polícia Marítima".

§ 2º As "Capitanias de Portos" prestarão às "fiscalizações" dos portos organizados, o auxílio técnico que lhes fôr solicitado, para o exame e vistoria das embarcações das administrações dêses portos, que constituírem parte integrante das instalações portuárias, cujo bom estado de conservação compete áquelas fiscalizações fazer manter.

§ 3º O disposto no § 2º aplica-se às embarcações pertencentes às próprias "fiscalizações".

§ 4º As embarcações pertencentes às "alfândegas ou mesas de rendas", á "polícia" ou a outras repartições federais, estaduais, ou municipais, serão inspecionadas e vistoriadas nas épocas próprias, pelas "capitanias dos portos".

§ 5º Nenhuma embarcação poderá ser empregada no tráfego de um pôrto organizado, sem que tenha sido registrada na capitania dêsse pôrto. Nenhum tripulante será admitido para essas embarcações, sem que esteja matriculado na referida capitania.

§ 6º No serviço portuário de estiva das embarcações, só poderão ser admitidos estivadores devidamente matriculados nas capitanias de portos.

Art. 7º Aos Ministérios da Agricultura, do Trabalho, Educação e Saúde Pública e da Justiça, competem, nos portos organizados, as seguintes atribuições:

1 - Ao Ministério da Agricultura, nos portos onde, para esse fim esteja aparelhado:

a) Zelar pela defesa vegetal e animal, exercendo fiscalização sôbre as sementes, plantas e animais importados;

b) Zelar pela perfeição de determinados produtos de origem vegetal ou animal, de exportação, a serem embarcados.

2 - Ao Ministério do Trabalho, em todos os portos, pela repartição competente:

a) Fiscalizar a execução das leis sociais;

b) Prestar assistência social ao pessoal das equipagens das embarcações, aos estivadores e aos portuários, regulando-lhes o trabalho;

c) Fiscalizar o seguro marítimo.

3 - Ao Ministério da Educação e Saúde Pública, pelas "Inspetorias de Saúde dos Portos":

- Zelar pela defesa sanitária do país, pondo em prática medidas necessárias de acordo com a legislação e regulamentar.

4 - Ao Ministério da Justiça no Distrito Federal, pela Polícia marítima:

a) A fiscalização policial dos passageiros que embarcam, ou desembarcam;

b) O policiamento dos ancoradouros, praias e enseadas, em cooperação com as polícias aduaneira e naval.

§ 1º Nos portos dos Estados as funções da polícia marítima, mencionadas no inciso 4, dêste artigo, competem á polícia estadual.

§ 2º A atracação das embarcações, o desembarque dos passageiros e o início das operações de carregamento, ou do descarga de mercadorias, ainda que autorizados pelas alfândegas ou mesas de rendas, só poderão ter lugar depois de attendidas as exigencias regulamentares da "Inspectoria de Saude do Porto" e da polícia Maritima.

Art. 8º Sem prejuizo da fiscalização e polícia aduaneiras, exercidas pelas alfândegas ou mesas de rendas, nem da polícia naval, que é função das capitánias de portos, a polícia interna das instalações portuárias compete ás administrações dos portos, que manterão os corpos de guardas necessários, com as atribuições que lhes forem determinadas nos regulamentos do tráfego do pôrto, aprovados por decreto do Govêrno.

Art. 9º O pessoal subordinado às administrações dos portos organizados, será de livre escolha dessas administrações, respeitado o disposto nos §§ 5º e 6º, do art. 6º, dêste decreto, quanto às equipagens das embarcações e aos estivadores.

Parágrafo único. Fica reservada às fiscalizações e às alfândegas ou mesas de rendas, a faculdade de exigir das administrações dos portos, a dispensa de qualquer empregado seu, que seja considerado prejudicial á ordem ou á segurança dos serviços portuários.

Art. 10. Ás repartições mencionadas nos arts. 4º, 5º, 6º e 7º; dêste decreto inclusive as administrações dos portos organizados, dentro das respectivas atribuições definidas nêsses artigos, compete inteira liberdade de ação.

Parágrafo único. É dever das repartições acima mencionadas, a mútua e eficiente cooperação, dentro das respectivas atribuições, procurando dar aos serviços portuarios a maxima ordem, perfeição e segurança, e a possivel rapidez de execução.

Com esse objectivo, as repartições alúdidias manterão entre si, relações directas.

Art. 11. As questões que surjam, na realização dos serviços portuários, serão resolvidas pela forma seguinte:

a) Quando, entre as administrações dos portos e os armadores, ou dônos de mercadorias e em relação á applicação da tarifa e regulamentos portuários - pela forma estabelecida no inciso 5, do § 1º, do art. 4º dêste decreto, com recurso para o ministro de Viação e Obras Públicas:

b) Quando entre as mesmas entidades da alínea a, mas, em relação á matéria fiscal aduaneira - pela forma mencionada no inciso 10, do § 1º, do art. 5º, dêste decreto;

c) Quando, entre as administrações dos portos e os armadores, em matéria que não se enquadre nas alíneas precedentes - a solução caberá ao Conselho da Marinha Mercante, criado pelo decreto n. 20.829, de 21 de dezembro de 1931, a quem as processos de reclamação serão encaminhados pelas "fiscalizações" ;

d) Quando, entre as referidas repartições - a solução caberá aos respectivos chefes, dentro do espirito que ditou o parágrafo único do art. 10, dêste decreto, só devendo a questão

subir ás autoridades superiores, se o acôrdo entre aqueles chefes de repartição se tornar impossível.

Art. 12. Todos os serviços prestados á navegação e ao comércio nos portos organizados, pelas repartições públicas, que representam diversos Ministérios e cujas atribuições foram especificadas nos arts. 4º, 5º, 6º e 7º, dêste decreto, serão retribuídos pela aplicação de taxas aprovadas pelo Governo e que constarão de tabelas, que nas referidas repartições deverão estar ao alcance dos interessados, para consulta.

Parágrafo único. É, terminantemente, proibida a remuneração direta dos funcionários da alúdidas repartições ou das administrações dos portos, seja qual fôr o motivo com que se procure justificar essa remuneração.

Art. 13. A utilização das instalações portuárias, pelo comércio e pela navegação, far-se-á pela forma e nas condições estabelecidas no decreto que fôr expedido.

Art. 14. O presente decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 22 de junho de 1934, 113º da Independência e 46º da República.

GETULIO VARGAS.

José Americo de Almeida,

Oswaldo Aranha.

Juarez do Nascimento Fernandes Tavora.

Protogenes Guimarães.

Joaquim Pedro Salgado Filho.

Washington Pires.

Francisco Antunes Maciel.

ANEXO 3

DECRETO N. 24.508 – DE 29 DE JUNHO DE 1934

Define os serviços prestados pelas administrações dos portos organizados, uniformiza as taxas portuarias, quanto á sua espécie, incidencia e denominação, e dá outras providencias.

O chefe do governo provisório da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1º, do decreto n. 19.398, de 11 de novembro de 1930, e

Considerando a diversidade que se observa na especificação dos serviços, cuja prestação está a cargo das administrações dos portos nacionaes, organizados;

Considerando que não ha uniformidade na denominação das taxas e na respectiva especie e incidencia, nem quanto á entidade responsavel pelo seu pagamento;

Considerando a necessidade de bem definir os serviços a cargo das administrações dos portos organizados e as obrigações que a estas cabem quanto á realização dos alludidos serviços ;

Considerando a conveniencia de facilitar ao commercio e á navegação, a previsão das despesas portuarias a que estão sujeitos, pela simplificação de seu calculo e determinação dos responsaveis pelo respectivo pagamento;

Considerando que para isso é necessario dar uniformidade, em todos os portos organizados, ás taxas portuarias, quanto á respectiva especie, incidencia e denominação;

DECRETA:

Art. 1º Compete ao Ministerio da Viação e Obras Publicas por intermedio do Departamento Nacional de Portos e Navegação a exploração dos portos nacionaes organizados, que se realizará sob a direcção directa desse departamento, ou sob sua fiscalização, quando a cargo de concessionarios ou arrendatarios.

§ 1º A entidade que, em cada porto organizado, tem a seu cargo a exploração do respectivo trafego, é denominada “administração do porto”, quer seja dependencia do departamento, acima referido, quer dos concessionarios ou arrendatarios.

§ 2º São “portos organizados”, os portos nacionaes aparelhados, cujo trafego se realize sujeito ás disposições do decreto n. 24.511, desta data. (*)

Art. 2º Cabe ás administrações dos portos organizados assegurar ao commercio e á navegação o gozo de vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento desses portos e, bem assim, prestar-lhes os serviços portuarios, ou accessorios, especificados e definidos neste decreto.

Art. 3º As vantagens e serviços de que o commercio e a navegação usufruirem nos portos organizados serão retribuidos com o pagamento de importancias, cobradas pelas administrações desses portos e calculadas pela applicação de taxas estabelecidas para cada porto em uma tarifa approvada por portaria do ministro da Viação e Obras Publicas e organizada de accordo com o que prescreve este decreto.

§ 1º Da tarifa a que se refere esta clausula constará tambem a contribuição devida pelos requisitantes, no caso previsto no art. 6º do decreto n. 24.511, desta data.

§ 2º O estabelecimento dos valores das taxas referidas neste artigo, bem como sua modificação, obedecerão ao disposto no § 5º, do art. 1º, da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869. (4)

Art. 4º A utilização das installações portuarias pelos armadores e pelos donos das mercadorias, far-se-á de accôrdo com o que determina o decreto n. 24.511, desta data.

Art. 5º São os seguintes, as vantagens e serviços de que o commercio e a navegação podem usufruir, nos portos organizados, prestados pelas administrações desses portos:

- A – Utilização do porto;
- B – Atracação ;
- C – Capatazias ;
- D – Armazenagem interna;
- F – Armazenagem em “armazens geraes”;
- G – Armazonagens especiaes;
- H – Transportes;
- I – Estiva das embarcações;
- J – Supprimento do aparelhamento portuario
- K – Reboques;
- L – Supprimento d’agua as embarcações;
- M – Servirços accessorios.

Art. 6º “Utilização do porto” é a vantagem que usufruem os navios, encontrando para seu abrigo, ou para a realização de suas operações de carregamento, ou descarga, acesso ao porto, aguas tranquillias e profundas e, bem assim meios para a execução daquellas operações e recursos para o respectivo abastecimento.

Art. 7º “Atracação” é a vantagem que usufruem os navios, de utilizar-se dos caes, ou pontes de acostarem, nos portos organizados, para realizarem, directamente, de ou para a terra, suas operações de carregamento ou de descarga.

Paragrapho unico. A atracação será feita sob a responsabilidade do commandante do navio e com o emprego do respectivo pessoal e material, mas compete á administração do porto auxiliar a operação, com seu pessoal, sobre o caes, para a tomada dos cabos de amarração e sua fixação nos cabeços, de accôrdo com as instrucções do referido commandante.

Art. 8º “Capatazias” é o serviço de movimentação de mercadorias, realizado por pessoal da administração do porto, compreendendo :

I – Quando em relação á importação:

- a) a descarga para o caes, das mercadorias tomadas no convés das embarcações;
- b) o transpor dessas mercadorias até o armazenm ou local designado pela administração do porto, para seu deposito, inclusive o necessario empilhamento;
- c) abertura dos volumes e manipulação das mercadorias para a conferencia aduaneira, inclusive o reacondicionamento, no caso de mercadorias importadas do estrangeiro;
- d) o desempilhamento, transporte e entrega das mercadorias nas portas, ou portões dos armazens, alpendres, ou pateos onde tiverem sido depositadas, ou junto dos vagões em que tenham de ser carregadas, nas linhas do porto.

II – Quando em relação á exportação:

- a) o recebimento das mercadorias nas portas, ou portões dos armazens, alpendres, ou pateos da faixa interna do caes designados pela administração do porto, ou junto a vagões que as tenham transportado nas linhas do mesmo porto, até essa faixa interna do caes;
- b) transporte das mercadorias desde o local do seu recebimento, até junto da embarcação em que tiverem de ser carregadas;
- c) o carregamento das mercadorias, desde o caes, até ao convés da embarcação.

§ 1º No caso de installações especiaes, situadas em ilhas, ou separadas das installações portuarias principaes, e inacessiveis aos vehiculos urbanos, a conducção das mercadorias, entre aquellas installações especiaes, onde tenham sido depositadas, e o ponto das installações principaes, onde devam ser entregues, constituirá serviço de “transporte”, não compreendido no de "capatazias”, definido neste artigo.

§ 2º No porto de Manaus e em portos de aparelhamento semelhante, a conducção das mercadorias entre os caes fluctuantes e as installações terrestres, constituirá serviço de “transporte”, não compreendido no de capatazias, definido neste artigo.

Art. 9º “Armazenagem interna” é a fiel guarda e conservação de mercadorias de importação do estrangeiro, ainda sujeitas ao desembarço aduaneiro, em armazens, alpendres ou pateos alfandegados, ou de mercadorias nacionais ou nacionalizadas, importadas por cabotagem, em armazens, alpendres ou pateos não alfandegados, mas, que sejam destinados ao trânsito ou ao recebimento e prompta entrega dessas mercadorias.

§ 1º O serviço de armazenagem interna será executado de acordo com as disposições do decreto n. 24.324, de 1 de junho de 1934 (*), e com as do capítulo XIII, do título VIII, da nova consolidação das leis das alfândegas e mesas de rendas.

§ 2º Nas instalações, destinadas às armazenagens especiais, em que sejam recebidas mercadorias ainda sujeitas ao pagamento de direitos aduaneiros, a fiel guarda e conservação dessas mercadorias, até serem desembarçadas pela alfândega, será considerada como armazenagem, interna.

Art. 10. “Armazenagem externa” é a fiel guarda e conservação de mercadorias nacionais ou nacionalizadas, de importação ou exportação, que a administração do porto receba em depósito, por conveniência dos respectivos donos, em armazens não alfandegados.

Parágrafo único. A armazenagem externa compreende a movimentação das mercadorias no armazem, desde seu recebimento até a respectiva entrega.

Art. 11. “Armazenagem em armazens gerais” é a fiel guarda e conservação de mercadorias que a administração do porto receba em depósito, por conveniência dos respectivos donos, sujeita aos direitos e obrigações definidos na lei número 1.102, de 21 de novembro de 1903. (14)

Art. 12. “Armazenagens especiais” são a fiel guarda e conservação de mercadorias nacionais, nacionalizadas ou estrangeiras, em armazens ou instalações especiais, sujeitas a regime particular, quanto aos responsáveis por essa guarda e conservação, bem como, quanto às taxas, à realização da movimentação a benefício das mercadorias e à fiscalização aduaneira.

Art. 13. “Transporte” é o serviço de condução de mercadorias nacionais ou nacionalizadas, feita pela administração do porto, por conveniência dos respectivos donos de qualquer ponto, das instalações portuárias, para qualquer outro ponto, dessas instalações, em

vagões, pelas linhas ferreas do porto, ou em quaesquer outros vehiculos, que lhe pertencerem ou que trafegarem por sua conta, bem como, entre qualquer ponto das referidas installações e as estações das estradas de ferro e vice-versa, pelas linhas do porto, em vagões proprios ou dessas estradas de ferro.

Parapho unico. A administração do porto, além dos transportes especificados neste artigo, poderá realizar a conducção daquellas mercadorias, em vagões proprios, pelas linhas do porto, entre as installações portuarias e installações ou armazens de terceiros, servidos por aquellas linhas e vice-versa.

Art. 14. “Estiva das embarcações” e o serviço de movimentação das mercadorias a bordo, em descarga ou carregamento ou por conveniencia do responsavel pela embarcação, compreendendo a arrumação ou a retirada dessas mercadorias, no convés ou nos porões.

§ 1º Quando as operações de carregamento ou de carga forem feitas dos caes, pontes de acostagem para bordo ou de bordo para essas construcções portuarias, á “estiva” começa, ou termina, no convés da embarcação atracada, onde termina ou se inicia, o serviço de “capatazias”, definido no art. 8º deste decreto, salvo a excepção do § 2º.

§ 2º Nos portos que pelo respectivo sistema de construcção não podem dispor de aparelhamento proprio para as operações de embarque ou desembarque, de mercadorias, que são feitas integralmente com o aparelhamento de bordo, e, bem assim, no caso de navios do typo fluvial, sem aparelhamento proprio para taes operações e que não permitem por sua construcção o emprego do aparelhamento dos caes, ou pontes de acostagem, o serviço de estiva, no caso do § 1º, começa ou termina, sobre os referidos caes ou pontes de acostagem ao lado da embarcação atracada em operação.

§ 3º Quando as operações referidas no § 1º forem feitas de embarcações ao costado, ou para essas embarcações, o serviço de “estiva” abrange todas as operações, inclusive a arrumação das mercadorias naquellas embarcações, podendo comprehender ainda o transporte, de ou para o local do carregamento ou da descarga, dessas mercadorias, de ou para terra.

§ 4º O serviço de estiva das embarcações será executado pela administração do porto, de accôrdo com as instruções dos respectivos commandantes ou seus prepostos, que são

responsaveis pela arrumação ou retirada das mercadorias, quanto ás condições de segurança das referidas embarcações, quer no porto, quer em viagem.

Art. 15. “Suprimento do aparelhamento portuario” é o fornecimento, pela administração do porto, a terceiros, do trabalho de guindastes, cabreas ou saveiros, bem como de metros aparelhos pertencentes ás installações portuarias, para a realização de servirços que não lhe tenham sido confiados.

Art. 16. “Reboques” são o serviço que a administração do porto pode realizar, com seus rebocadores, para auxiliar os navios em sua atracação, ou desatracação, para conduzil-os de um ponto para outro no porto, ou ainda, para trazel-os para dentro, ou leval-os para fora deste.

Art. 17. “Suprimento d’agua ás embarcações” é o fornecimento de agua potavel, feito pelas canalizações dos caes, ou das pontes de acostagem ás embarcações atracadas, ou por meio de barcas d'agua, ás que estiverem ao largo.

Art. 18. “Serviços accessorios” são serviços especiaes, connexos aos definidos nos artigos precedentes, ou que sejam do interesse do commercio e da navegação a que a administração do porto possa prestar, com o pessoal ou com o aparelhamento desse porto.

Art. 19. A realização dos serviços definidos nos arts. 8º e 9º, constitue privilegio das administrações dos portos organizados, bem como, o de transporte, a que se refere, o art. 13, quando se realize entre dois pontos das installações portuarias ou nos casos previstos nos §§ 1º e 2º, do art. 8º, deste decreto.

Parapho unico. As administrações dos portos não se podem negar a realizar qualquer dos serviços a que se refere este artigo e cabe-lhes providenciar no sentido de serem attendidas as requisições dos interessados para que taes serviços se realizem fora das horas ordinarias de trabalho, bem como, em domingos e feriados, de accôrdo com o que determina o art. 14 do decreto n. 24.511, desta data.

Art. 20. Os serviços definidos nos arts. 10 e seguintes bem como os de transporte, a que se refere o art. 13, quando não comprehendidos na excepção estabelecida no art. 19, poderão ser realizados, livremente, por terceiros.

Paraphrased. As administrações dos portos poderão realizar ou não, os serviços mencionados neste artigo, de acordo com sua conveniência.

Art. 21. As taxas a que se refere o art. 2º, deste decreto, classificam-se em taxas gerais e taxas especiais.

§ 1º São taxas gerais as que têm aplicação geral, com incidência uniforme, em todos os portos organizados.

§ 2º São taxas especiais as que, por circunstâncias peculiares a cada porto, estabelecem tratamento preferencial para determinadas mercadorias, no mesmo porto ou são fixadas, podendo variar em sua incidência e condições de aplicação, de um para outro porto.

Art. 22. A tarifa portuária a que se refere o art. 3º, deste decreto, será constituída, para cada porto, por tantas tabelas de taxas quantas forem as vantagens e serviços definidos neste decreto e que sejam, ou possam ser assegurados ou realizados pela administração desse porto. Cada tabela será, designada por uma letra e pela denominação da vantagem ou serviço a que corresponder; indicará o responsável pelo pagamento das importâncias decorrentes da aplicação das taxas que especificar; especificará essas taxas, discriminando as gerais e as especiais, assignalando-as por numeração seguida em cada tabela, e indicando sua incidência e valor; indicará as isenções admitidas e, finalmente, fornecerá todos os esclarecimentos necessários, para facilitar o uso dessas tabelas pelos que tiverem de se utilizar das instalações portuárias.

§ 1º As taxas correspondentes a serviços acessórios, constantes da tabela correspondente a esses serviços, deverão ser mencionadas também, nas tabelas relativas aos serviços portuários de que aqueles serviços forem conexos ou complementares, e figurarão sob o título de "taxas acessórios".

§ 2º As administrações dos portos organizados mandarão reproduzir em folhetos, o presente decreto e os de ns. 24.324, de 1 de Junho; 24.447, de 22 de Junho e 24.511 (x), desta data, bem como, as tarifas dos respectivos portos. Esses folhetos devem ficar expostos a fácil consulta, pelos interessados, em todos os armazéns e nos escriptórios das referidas administrações, e serão vendidos, pelo custo, a quem os solicite.

Art. 23. As tarifas portuarias serão organizadas de accôrdo com o modelo, que com este baixa, rubricada pelo director geral da Contabilidade do Ministerio da Viação e Obras Publicas, em cujas tabellas estão especificadas as taxas geraes, com a respectiva incidencia, as isenções e as observações, communs a todos os portos. Para cada porto, as tabellas deverão ser completadas com as taxas especiaes necessarias, com quaesquer outras isenções, ou observações peculiares ao porto e com os valores de todas as taxas.

Paragrapho unico. O modelo de tarifa a que se refere este artigo, comprehende as tabellas que podem ser necessarias para um grande porto, devidamente aparelhado. Na tarifa de cada porto, só devem figurar as tabellas relativas aos serviços e ás vantagens, que ali sejam, ou possam ser assegurados ou realizados, pela administração desse porto, mantidos, porém, para cada tabella a letra e o título com que figuram na tarifa modelo.

Art. 24. Os serviços portuarios definidos nos arts. 8º, 13, 14, 15, 16 e 17, bem como os serviços accessorios, a que se refere o art.18 deste decreto, poderão ser feitos fora das horas ordinarias de serviço e nos dias feriados e domingos, mediante requisição do interessado e pagamento, por este da despesa extraordinaria que a administração do porto tiver de effectuar, accrecidas de 10 %.

§ 1º A realização dos serviços de capatazias e de estiva das embarcações, nas condições previstas neste artigo, só se poderá dar com prévia autorização da alfandega.

§ 2º A administração do porto, de accôrdo com o disposto no paragrapho unico, do art. 19, não se poderá negar a realizar o serviço de capatazias, nas condições referidas neste artigo, desde que esse serviço lhe seja requisitado e a alfandega autorize sua execução.

§ 3º A realização dos demais serviços nas condições alludidas, está sujeita ao disposto no paragrapho unico do art. 20, deste decreto.

Art. 25. Os concessionarios de portos submetterão ao estudo e aprovação do ministro da Viação e Obras Publicas, dentro do prazo de 90 dias, contados da data da publicação deste decreto, novas tarifas para seus respectivos portos, organizadas de accôrdo com o que determina o art. 23, e de forma a lhes assegurar renda bruta nunca inferior á que arrecadariam com as tarifas actualmente em vigor.

§ 1º As taxas correspondentes á “utilização do porto”, substituirão as que, presentemente, são cobradas dos armadores, com as denominações de "carga e descarga" e “conservação do porto”.

§ 2º Nos portos em que o serviço de capatazias, definido, no art. 8º, é retribuido por duas taxas, denominadas de “capatazias” e de “carga e descarga”, essas duas taxas serão substituidas pela nova taxa de “capatazias”, que, retribuirá o conjuncto de operações comprehendidas naquelle serviço.

§ 3º Ficam sem effeito as clausulas contractuaes, que estabeleçam taxas e lhes atribuam valores, passando estas a ser reguladas pelo que dispõem os arts. 3º e 23, deste decreto.

§ 4º A falta de cumprimento do que estabelece este artigo, constituirá infracção contractual, que sujeitará o concessionario ás penalidades do respectivo contracto, cabendo ao ministro da Viação e Obras Publicas mandar pôr em vigor a tarifa que fizer organizar, se o referido concessionario, depois de intimado, persistir em negar sua cooperação para o estabelecimento da nova tarifa.

Art. 26. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 29 de junho de 1934, 113º de Independencia e 46º da republica.

GETULIO VARGAS.

José Americo de Almeida.

ANEXO 4

DECRETO Nº 24.511, DE 29 DE JUNHO DE 1934

Regula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências

O Chefe do governo provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, usando das atribuições que lhe confere o art. 1º do decreto n. 19.398, de 11 de novembro de 1930, e

Considerando que a utilização das instalações portuárias nos portos organizados se acha regulada pela lei número 4.279, de 5 de junho de 1921 e por diversas disposições de vários regulamentos (31);

Considerando que aquela lei, além de deficiente, não pôde ser cumprida sem onerar excessivamente determinados serviços, que devem ser permitidos, mesmo nos portos organizados;

Considerando que, para a conveniência do público que se serve das instalações portuárias, devem ser reunidas em uma lei única, todas as disposições que regulam a utilização dessas instalações,

DECRETA:

Art. 1º A utilização das instalações portuárias dos portos organizados, portos e instalações definidos respectivamente, nos arts. 2º e 3º do decreto n. 24.508, desta data, far-se-á pela forma e nas condições estabelecidas neste decreto, sujeita às disposições regulamentares das capitânicas de portos e das alfândegas e mesas de rendas, dentro das atribuições dessas repartições, especificadas no decreto citado.

§ 1º. Todos os que se utilizarem das instalações portuárias receberão das administrações dos portos tratamento sem preferência, orientado pelo objectivo de conseguir das referidas instalações a maxima efficiencia.

§ 2º. A utilização das instalações portuárias será retribuida pelos que dellas se servirem, com o pagamento, á administração do porto, de importantcias determinadas pela applicação das taxas portuárias, fixadas, para cada porto em uma tarifa approveda pelo Governo.

Art. 2º Na utilização das instalações de acostagem e das destinadas ao embarque e desembarque de mercadorias nos portos organizados, serão observadas as seguintes regras geraes:

- é obrigatoria a atracação das embarcações aos caes ou pontes de acostagem, para o
- a) embarque ou desembarque, de passageiros e mercadorias, procedentes do "hinterland" desses portos ou que lhe forem destinados;
- todas as mercadorias, mencionadas na regra anterior, seja qual for sua natureza ou
- b) destino, não poderão ser embarcadas nem desembarcadas sem transitarem pelas instalações portuárias.

Parapho unico. Considera-se "hinterland" de um porto organizado:

1º, a cidade ou localidade em que esse porto estiver, ou em que funcionar a respectiva alfandega ou mesa de rendas, e as costas ou margens attingidas pela navegação interna do mesmo porto;

2º, a região do paiz, servida, por transportes terrestres, para a qual se encaminhem directamente mercadorias desembarcadas no porto ou da qual procedam mercadorias para embarque no mesmo porto;

3º, a região do paiz, servida por vias fluviaes de transporte, cujas mercadorias sejam transportadas, embarcadas ou desembarcadas, sujeitas á jurisdicção da alfandega ou mesa de rendas do referido porto.

Art. 3º A obrigatoriedade da atracação das embarcações, estabelecida na regra A, do art. 2º, deixará de ser exigida nos seguintes casos: I. Quando a atracação não se possa dar:

- a) por falta de profundidade compatível com o calado da embarcação, no canal de acesso às instalações de acostagem ou junto a essas instalações;
- b) por falta de logar disponível nas referidas instalações;

por ordem do governo federal, devido a epidemias, guerra ou outra causa de força maior.

II. Quando as embarcações - tendo de receber ou entregar mercadorias nacionais ou nacionalizadas, ou de entregar mercadorias de importação do estrangeiro, susceptíveis de conferência e despacho sobre água, procedente ou destinadas a estabelecimentos comerciais ou industriais, directamente servidos pela navegação interna do porto, - sejam autorizadas pela alfândega ou mesa de rendas a operar no ancoradouro de franquia, mediante a fiscalização da administração do porto.

- c) III. Quando as embarcações, - tendo de receber ou entregar mercadorias nacionais ou nacionalizadas ou de entregar mercadorias de importação do estrangeiro, susceptíveis de conferência e despacho aduaneiro sobre água, em um ponto qualquer do "hinterland" do porto, a que as referidas embarcações possam atingir - sejam autorizadas, pela alfândega ou mesa de rendas, a operar ali, mediante a fiscalização da administração do porto.

IV. Quando as embarcações forem autorizadas pela alfândega ou mesa de rendas, a baldear, directamente, de embarcação para embarcação ou por intermédio de saveiros ou alvarengas, sempre sob a fiscalização da administração do porto, mercadorias de exportação procedentes de qualquer ponto do "hinterland" desse porto, servido por navegação ou que, chegadas ao mesmo porto, devam ser conduzidas pela navegação a qualquer ponto de referido "hinterland".

§ 1º. Os casos de excepção I, II e III, previstos neste artigo, cabe ao armador o pagamento da importância correspondente à utilização do porto, determinada pela aplicação da respectiva taxa, à tonelagem das mercadorias que carregar ou descarregar, ao longo, no porto, ou em qualquer ponto do "hinterland" desse porto.

§ 2º. O caso de excepção IV, previsto neste artigo, do armador que requisitar a baldeação das mercadorias, será cobrada a importância correspondente à utilização do porto,

determinada pela applicação da respectiva taxa, á tonelagem das mercadorias baldeadas.

Art. 4º Todas as mercadorias do trafego do porto, não comprehendidas nos casos de excepção II, III e IV do art. 3º deste decreto, serão embarcadas ou desembarcadas nos caes ou pontes de acostagem, ficando sob a guarda e conservação da administração do porto, desde o respectivo recebimento, por esta, no convés das embarcações, até sua entrega nas portas ou portões dos armazens, alpendres ou pateos das installações portuarias ou vice-versa.

§ 1º. Por conveniencia de serviço e mediante autorização da alfandega ou mesa de rendas e da administração do porto, as mercadorias mencionadas neste artigo poderão ser carregadas ou descarregadas por intermedio de saveiros e alvarengas, que as recebam nos caes ou pontes de acostagem e as entreguem ao costado das embarcações atracadas ou vice-versa.

§ 2º. Os saveiras e alvarengas, que, pela occurrencia do caso de excepção I, do art. 3º, forem empregados na conducção de mercadorias da especie considerada neste artigo, deverão recebê-las ou entregá-las nos caes ou pontes de acostagem onde, para esse fim, atracarão.

§ 3º. As mercadorias que forem carregadas ou descarregadas, em ou de saveiros ou alvarengas, nas condições previstas, nos §§ 1º e 2º deste artigo, serão applicadas as taxas portuarias a que estariam sujeitas, de accôrdo com a tarifa approvada pelo governo, se fossem carregadas ou descarregadas em ou de embarcações atracadas. Aos saveiros e alvarengas, empregados nesse serviço, não será cobrada a atracção.

Art. 5º As mercadorias da especie e com a procedencia ou destino previsto nos casos excepção II e IV do artigo 3º deste decreto, mediante autorização da alfandega ou mesa de rendas e da administração do porto, poderão ser baldeadas, de ou para embarcações ao costado de embarcações atracadas.

Paragrapho unico. Se as embarcações ao costado forem saveiros ou alvarengas do serviço interno do porto, não se lhes cobrará atracção.

Art. 6º . As mercadorias previstas nas excepções II, III e IV do art. 3º, bem como as consideradas no art. 5º, que, por conveniencia dos respectivos donos, deixarem de ser movimentadas pela administração do porto nos caes ou pontes de acostagem, ficarão sujeitas

ao pagamento, a essa administração, de uma contribuição para os encargos do capital applicado nas installações, a qual será fixada na tarifa que o governo approvar para cada porto.

Art. 7º Mediante requisição do armador e autorização da alfandega ou mesa de rendas, e sob a fiscalização da administração do porto, poderá ser feita nesse porto a baldeação de mercadorias em transitio. de porto nacional para porto nacional, ambos estranhos á jurisdicção daquella alfandega ou mesa de rendas, ou de porto estrangeiro, para outro estrangeiro ou nacional alfandegado e vice-versa.

§ 1º . A baldeação a que se refere este artigo poderá ser feita, directamente, entre duas embarcações ou por intermedio de saveiros ou alvarengas, ou então com descarga para os caes ou pontes de acostagens, para posterior reembarque.

§ 2º. A baldeação directa ou por intermedio de saveiros e alvarengas, será executada sob a responsabilidade e á custa dos armadores interessados, cabendo á administração do porto, apenas, a cobrança ao armador requisitante, da importância correspondente á utilização do porto, calculada pela applicação da respectiva taxa, á tonelagem das mercadorias baldeadas.

§ 3º. No caso de baldeação com descarga para os caes ou pontes de acostagem, e posterior reembarque, essas operações serão realizadas pela administração do porto, que, cobrará do armador requisitante, com o abatimento de 30 %, a importancia decorrente da applicação ás mercadorias baldeadas e ás embarcações que as entreguem ou recebam, das taxas da tarifa approvada pelo governo, correspondentes ás operações effectivamente realizadas, excepto as de armazenagem.

§ 4º. A armazenagem das mercadorias em transitio, a que se refere este artigo, será remunerada por taxas especiaes, que deverão constar das tarifas approvadas pelo governo para cada porto, e será cobrada do armador requisitante.

Art. 8º As embarcações do trafego interno do porto, em serviço local de transportes e, bem assim, as que conduzirem generos da pequena lavoura, peixe e outros artigos destinados ao abastecimento do mercado municipal da cidade ou localidade a que o porto directamente

servir poderão effectuar as operações de embarque e desembarque de passageiros e de mercadorias, fóra dos caes ou pontes de acostagem, nos pontos que forem para esse fim designados pelas autoridades competentes, estaduais ou municipaes, de accôrdo com as repartições fiscalizadoras, dos Ministerios da Viação e Obras Publicas, da Fazenda e da Marinha, no referido porto.

Parapho unico. As mercadorias transportadas, carregadas ou descarregadas, nas condições previstas neste artigo, estão isentas das taxas portuarias da tarifa approvada pelo governo.

Art. 9º São isentas do pagamento das taxas portuarias de utilização do porto e de atracação, as embarcações do trafego interno do porto, utilizadas em serviço de transportes locais, previstos nos arts. 4º, 5º, 8º deste decreto.

Art. 10. A utilização das installações portuarias para a atracação de embarcações e para a movimentação e guarda das mercadorias será feita sempre que a amplitude e a especie dessas installações o permittirem, separando-se os serviços de cabotagem dos relativos á navegação internacional.

Parapho unico. A faixa marginal aos caes, as pontes, os armazens, alpendres e pateos, onde sejam movimentadas ou depositadas mercadorias de importação do estrangeiro, serão alfandegados e ficarão sob a permanente vigilancia da policia aduaneira, auxiliada pela policia mantida pela administração do porto.

Art. 11. A guarda e conservação de mercadorias sujeitas ao pagamento de direitos aduaneiros, só podem ter logar nos armazens, alpendres e pateos, alfandegados, que fazem parte das installações portuarias.

Art. 12. Os serviços portuarios de capatazias e de armazenagem interna, bem como os de transporte de mercadorias de um ponto qualquer das installações portuarias para outro qualquer ponto dessas installações ou nas vias ferreas do porto, constituem privilegio das administrações dos portos. Parapho unico. Todos os demais serviços portuarios e accessorios de que as administrações dos portos se podem incumbir, poderão ser realizados, tambem, por terceiros, com seu proprio pessoal e aparelhamento.

Art. 13. Cabe ás administrações dos portos realizar, com presteza, segurança e exactidão, não só os serviços que constituem privilegio seu, como qualquer outro de que se incumbir, sejam portuarios ou accessorios.

Paragrapho unico. A retribuição dos serviços que executarem deve ser cobrada pelas administrações dos portos, mediante a exacta applicação das tarifas approvadas pelo governo, cuja consulta deve ser facilitada aos interessados.

Art. 14. Cabe á alfandega ou mesa de rendas e á administração do porto, diligenciar para que sejam attendidas as requisições que lhes forem dirigidas para a realização de serviços portuarios fóra das horas ordinarias de trabalho e nos domingos e dias feriados.

Paragrapho unico. O serviço extraordinario dos empregados fiscaes será retribuido de accôrdo com as leis e regulamentos aduaneiros. A administração do porto cobrará do requisitante a despesa que fôr compellida a effectuar, accrescidas de 10%.

Art. 15. Será permittido o ingresso de pessoas extranhas aos serviços portuarios, na faixa alfandegada, marginal aos caes, e nas pontes de acostagem alfandegadas, bem como a bordo das embarcações atracadas a essa faixa ou pontes, desde que justificado pelo embarque ou desembarque de passageiros ou por outro motivo acceitavel, a juizo da policia aduaneira.

§ 1º. O ingresso de pessoas extranhas, previsto neste artigo, e sua sahida, só poderão ter logar em pontos fixados pelas alfandegas ou mesas de rendas, onde haja posto fiscaes aduaneiros.

§ 2º. A alfandega ou mesa de rendas poderá suspender os efeitos deste artigo, para qualquer individuo ou, em casos especiaes e por prazo limitado, para toda e qualquer pessoa extranha aos serviços portuarios.

Art. 16. Cabendo á administração do porto, em virtude do disposto no art. 8º do decreto n. 24.447, de 22 de junho de 1934, a policia interna das installações portuarias, poderá ella prohibir a entrada nessas installações, inclusive na parte alfandegada destas, a qualquer

individuo, cujo proceder ou antecedentes o tornem prejudicial á ordem e disciplina dos serviços portuarios ou á boa e fiel guarda das mercadorias alli movimentadas ou armazenadas.

Parapho unico. A mesma faculdade tem a administração do porto em relação a vehiculos urbanos que deixem de attender ás ordens e instrucções de serviço em vigor.

Art. 17. Os commandantes das embarcações atracadas aos caes ou ás pontes de acostagem poderão vedar a entrada a bordo, a qualquer individuo ou prohibir essa entrada, com caracter geral, a pessoas extranhas ás referidas embarcações.

Art. 18. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas a lei n. 4.279, de 2 de junho de 1921 (31), e as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 29 de junho de 1934, 113º da independencia e 46º da republica.

GETULIO VARGAS
José Americo de Almeida
Oswaldo Aranha

ANEXO 5

LEI N° 3.421, DE 10 DE JULHO DE 1958

Cria o Fundo Portuário Nacional, a Taxa de Melhoramentos dos Portos, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É criado o Fundo Portuário Nacional, destinado a prover recursos para o melhoramento dos portos e das vias navegáveis do País, constante do Plano Portuário Nacional.

Art. 2º Constituirão receitas do Fundo Portuário Nacional:

- a) 60% (sessenta por cento) do produto da arrecadação da Taxa de Melhoramento dos Portos (art. 3º);
- b) 8% (oito por cento) do produto da arrecadação dos direitos de importação para consumo (art. 5º);
- c) o produto do aforamento dos acrescidos de marinha, quando resultantes de obras realizadas pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (art. 7º);
- d) o reembolso de serviços de dragagem executados por conta do Fundo (art. 8º);
- e) a remuneração dos recursos da União investidos nos portos sob concessão... Vetado;
- f) as dotações que lhe forem atribuídas no Orçamento Geral da União;
- g) os juros e outras receitas resultantes dos depósitos de recursos do Fundo.

Parágrafo único. Os recursos, a que se refere êste artigo, serão recolhidos em depósito ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, em conta especial sob a denominação de Fundo Portuário Nacional, à ordem do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.

Art. 3º A Taxa de Emergência, criada pelo Decreto-lei nº 8.311, de 6 de dezembro de 1945, passará a ser cobrada sob a denominação de Taxa de Melhoramento dos Portos, e incidirá sôbre tôdas as mercadorias movimentadas nos portos organizados, de ou para navios ou embarcações auxiliares, na seguinte razão do valor comercial da mercadoria:

a) 1% (um por cento) quando importada do exterior;

b) 0,2% (dois décimos por cento) quando exportada para o exterior;

c) 0,2% (dois décimos por cento) quando importada e exportada no comércio de cabotagem e de navegação interior.

§ 1º São isentas do pagamento da Taxa de Melhoramento dos Portos as mercadorias a que se refere o art. 8º do Decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

§ 2º Nos casos de baldeação, quer direta, quer por meio de saveiros ou alvarengas ou através dos cais e pontes de acostagem, a Taxa de Melhoramentos dos Portos será devida uma só vez, na descarga da embarcação chegada ao porto, ou no carregamento da embarcação a sair do porto.

§ 3º Nos casos da alínea a dêste artigo, entende-se por valor comercial o custo da mercadoria que servir de base para o cálculo dos direitos aduaneiros. ... Vetado.

§ 4º Nos casos da alínea b dêste artigo, entende-se por valor comercial aquêl constante das guias de exportação, correspondentes à importância efetivamente recebida pelo exportador, incluindo câmbio e bonificações.

§ 5º Nos casos da alínea c deste artigo, entende-se por valor da mercadoria o da aquisição constante no conhecimento, ... Vetado.

§ 6º Vetado.

Art. 4º A Taxa de Melhoramento dos Portos será cobrada pela administração do porto onde a carga fôr movimentada, a qual recolherá mediante guia, semanalmente:

a) 40% (quarenta por cento) do seu produto, à agência do Banco do Brasil S.A., para crédito de conta especial vinculada, que só poderá ser movimentada nos termos do art.16;

b) 60% (sessenta por cento) do seu produto, ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, ou seu correspondente autorizado, para crédito do Fundo Portuário Nacional.

§ 1º O administrador responsável pelo porto que arrecadar a Taxa será seu depositário até o efetivo recolhimento na forma dêste artigo, com a responsabilidade civil e criminal decorrente desta qualidade.

§ 2º O Poder Executivo poderá suspender a entrega de qualquer recurso, consignado no Orçamento Geral da União, à administração do porto que estiver em mora no recolhimento do produto da Taxa de Melhoramento dos Portos.

§ 3º Se, depois de notificados pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, a administração do porto deixar de recolher, no prazo que lhe fôr assinado, o produto da Taxa de Melhoramento dos Portos em atraso, o referido Departamento poderá, na primeira tomada de contas, deduzir o montante não recolhido da conta de capital do porto reconhecido pelo Poder Executivo.

Art. 5º Do produto da arrecadação dos direitos de importação 8% (oito por cento) serão destinados ao Fundo Portuário Nacional (art. 2º alínea b).

§ 1º Anualmente, o Orçamento Geral da União, no anexo referente ao Ministério da Viação e Obras Públicas, consignará ao Fundo Portuário Nacional, para recolhimento ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, em duodécimos mensais, dotação equivalente a 8% (oito por cento) do montante da arrecadação prevista dos direitos de importação para consumo.

§ 2º Verificada, no correr do exercício, a insuficiência da dotação orçamentária, a que se refere o § 1º dêste artigo, o Ministério da Viação e Obras Públicas proporá, em tempo oportuno, a abertura do necessário crédito suplementar.

Art. 6º A porcentagem de 6% (seis por cento) da arrecadação da Taxa de despacho aduaneiro destinada às administrações dos portos, que, nos termos do art. 66 da Lei nº 3.244, de 14 de agosto de 1957, substitui o adicional de 10% (dez por cento), instituído pelo Decreto nº 24.343, de 5 de junho de 1934, terá em cada porto a mesma destinação deste adicional, à data da publicação daquela lei.

§ 1º Anualmente, o Orçamento Geral da União, no anexo referente ao Ministério da Viação e Obras Públicas, consignará, a favor das administrações dos portos que tinham direito ao recebimento do referido adicional, dotação equivalente à previsão da arrecadação de 6% (seis por cento) da Taxa de Despacho Aduaneiro, na respectiva Alfândega ou Mesa de Rendas.

§ 2º Mensalmente, os Distritos do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, requisitarão às Delegacias Fiscais do Tesouro Nacional o correspondente à efetiva arrecadação, no mês anterior, da referida porcentagem da Taxa de despacho aduaneiro.

§ 3º Verificada, no correr do exercício, a insuficiência das dotações a que se refere o § 1º, o Ministro da Viação e Obras Públicas proporá, em tempo oportuno, a abertura do necessário crédito suplementar.

Art. 7º O Poder Executivo promoverá o aforamento dos acréscimos de marinha resultantes de obras realizadas pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, ou por autarquias e repartições federais que explorem portos, desde que esses terrenos não sejam necessários à execução futura das instalações portuárias.

§ 1º O aforamento será feito mediante concorrência pública, e o edital poderá prever o pagamento do preço da alienação do domínio útil, à vista ou a prazo.

§ 2º Os recursos provenientes dessas vendas do domínio útil constituirão receita dos respectivos portos e serão depositados na agência do Banco do Brasil para crédito da conta especial vinculada de que trata a alínea a do art. 4º, salvo quando as obras tenham sido executadas diretamente e com recursos do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, quando então o produto da venda do domínio útil desses acréscimos de marinha constituirá receita do Fundo Portuário Nacional.

§ 3º Anualmente, o Orçamento Geral da União consignará, no anexo da Receita, a provisão da receita resultante das vendas do domínio útil, referidas neste artigo, quando as obras, de que provém, tenham sido executadas pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, e no anexo de Despesas do Ministério da Viação e Obras Públicas, para ser recolhida ao Fundo Portuário Nacional, dotação igual àquela constante desta receita.

Art. 8º Os concessionários do melhoramento, aparelhamento e exploração comercial dos portos manterão escriturados entre as contas de seu passivo não exigível, sob o título de Recursos do Fundo Portuário Nacional:

a) o produto efetivamente recebido da taxa de 2% (dois por cento) ouro, criada pela Lei nº 1.144, de 30 de dezembro de 1903, quando esta receita, de acordo com o contrato de concessão, tenha-se destinado à construção, ampliação, melhoramento ou aparelhamento das instalações portuárias a cargo do concessionário;

b) o produto efetivamente recebido, ou que vier a ser recebido, do adicional de 10% (dez por cento) sobre os direitos de importação para consumo, criado pelo art. 2º do Decreto nº 24.343, de 5 de junho de 1934, e da percentagem de 6% (seis por cento) da taxa despacho aduaneiro criada pelo art. 66, da Lei nº 3.244, de agosto de 1957, quando esta receita ou parte dela, de acordo com o contrato de concessão, tenha-se destinado ou se destine à construção, ampliação e melhoramento das instalações portuárias a cargo do concessionário;

c) o produto da taxa de emergência, criada pelo Decreto-lei número 8.311, de 6 de dezembro de 1945, já aplicado ou em depósito nos termos do art. 4º do referido Decreto-lei;

d) a parcela da Taxa de Melhoramento dos Portos sujeita ao regime do art. 4º, alínea a, desta lei;

e) as importâncias recebidas do Fundo Portuário Nacional para investimentos nas instalações portuárias;

f) outras importâncias, de qualquer origem ou natureza, que lhes tenham sido ou venham a ser efetivamente entregues ou diretamente pagas pela União, para construção, ampliação, melhoramento ou aparelhamento das instalações portuárias a cargo do concessionário.

§ 1º O montante escriturado na conta Recursos do Fundo Portuário Nacional, referido neste artigo, constitui crédito inerente ao serviço, não se confunde com o capital da concessão, e não será computada para efeito de encampação ou reversão.

§ 2º O Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, levando em conta as condições econômicas do porto e o nível de preços dos serviços portuários, promoverá a inclusão na Tarifa de cada porto organizado de uma quota anual destinada a reembolsar o Fundo Portuário Nacional, total ou parcialmente, do custo dos serviços de dragagem do porto, executados com recursos do referido Fundo.

§ 3º O montante dessas quotas será recolhido pelo concessionário do porto e pelas autarquias portuárias, em duodécimos mensais, ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico ou ao seu correspondente autorizado, para crédito do Fundo Portuário Nacional.

§ 4º Na primeira tomada de contas, depois da vigência desta lei, será apurado o montante da conta Recursos do Fundo Portuário Nacional.

Art. 9º As autarquias federais que explorem serviços portuários recolherão, até 30 (trinta) dias depois de aprovadas suas contas, e a seu crédito, ao Banco do Brasil S.A, a renda líquida auferida no exercício anterior, depois de feitas as deduções regulamentares, em conta vinculada de que trata a alínea a do art. 4º desta lei.

Art. 10. Os créditos orçamentários referidos na alínea f do art. 2º, no § 1º do art. 5º e no § 3º do art. 7º, independem de registro prévio no Tribunal de Contas, e sua distribuição será feita, automaticamente, ao Tesouro Nacional, que lhes dará o competente destino.

Art. 11. Os recursos do Fundo Portuário Nacional serão aplicados pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, exclusivamente na execução do plano portuário nacional que compreende:

a) o estudo e projeto de construção, melhoramento, expansão ou aparelhamento dos portos, instalações portuárias e das vias navegáveis;

b) as obras, aquisições ou serviços destinados ao melhoramento, a construção de obras portuárias ou sua expansão ou no aparelhamento de portos, instalações portuárias e vias navegáveis;

c) a aquisição de equipamento de dragagem e os serviços de dragagem de portos e vias navegáveis nacionais.

Parágrafo único. A aplicação dos recursos do Fundo Portuário Nacional poderá ser:

a) direta, pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, em estudos, projetos, serviços, obras, aquisições e pagamentos de serviços de dragagem;

b) através das administrações de portos, no pagamento dos estudos, projetos, obras, aquisições e serviços a cargo dessas administrações para execução de programas ou projetos previamente aprovados pelo Ministro da Viação e Obras Públicas;

c) através de empréstimos contraídos nos termos do art. 13 para pagamento de juros, amortização e despesas contratuais de financiamentos.

Art. 12. Até 31 de outubro de cada ano, o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais submeterá a aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas o programa da aplicação dos recursos do Fundo Portuário Nacional no exercício seguinte.

§ 1º Nenhuma aplicação por conta do Fundo Portuário Nacional poderá ser aprovada ou iniciada, não obstante estar prevista no Plano Portuário Nacional, a que se refere o art. 1º desta lei, sem prévio estudo, projeto e orçamento detalhados, inclusive fundamentada justificativa econômica.

§ 2º Ressalvado o disposto no § 3º seguinte, e salvo os casos de melhoria das condições naturais dos portos, só serão autorizadas inversões em instalações portuárias, a conta do Fundo Portuário Nacional, quando o cálculo de rentabilidade do projeto ou programa a ser realizado assegurar a acumulação de recursos durante o prazo de duração provável dos bens e instalações, em montante que permita a reposição de suas partes depreciáveis, ou a sua renovação.

§ 3º No caso de projeto ou programa que, por sua natureza, não permita a aferição direta da sua rentabilidade poderá ser autorizada a inversão desde que fique demonstrado que da sua realização resultará a melhoria da rentabilidade do conjunto das instalações do porto, onde será feita a aplicação.

Art. 13. O produto da arrecadação futura das receitas do Fundo Portuário Nacional poderá ser vinculado como meio de pagamento, ou cedido em garantia de empréstimos obtidos para o financiamento da execução de projetos ou programas que se incluam entre os objetivos do Fundo, e contraídos:

a) pela União, para serem aplicados pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais ou repartições federais que explorem portos;

b) pelas autarquias federais que explorem portos;

c) por concessionários da exploração de portos.

§ 1º A vinculação ou cessão referida neste artigo dependerá de autorização do Ministro da Viação e Obras Públicas, e o ato de autorização empenha, automaticamente, as receitas vinculadas ou cedidas, que serão pagas diretamente ao credor pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

§ 2º É o Poder Executivo autorizado a contrair ou garantir empréstimos em moeda nacional ou estrangeira, até o montante, respectivamente, de Cr\$2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros) e US\$30.000.000,00 (trinta milhões de dólares) ou o equivalente em outras moedas, destinados a financiar a execução de programas ou projetos de melhoramentos dos portos e vias navegáveis nacionais, a serem liquidados com os recursos do Fundo Portuário Nacional.

Art. 14. Com a prévia aquiescência do Ministro da Viação e Obras Públicas, ouvido o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico poderá financiar, com recursos do Fundo Portuário Nacional, a aquisição de equipamento de dragagem para empresas privadas ou de economia mista.

§ 1º Os juros e os prazos de resgate dos empréstimos serão os usualmente adotados pelo Banco, em financiamentos a empresas privadas.

§ 2º Incorporar-se-ão ao Fundo Portuário Nacional, nas datas dos seus pagamentos, as quotas de amortização e juros dos empréstimos concedidos nos termos deste artigo, deduzidas as despesas correspondentes aos serviços do Banco.

Art. 15. O produto de 40% (quarenta por cento) da arrecadação da Taxa de Melhoramento dos Portos, a que se refere a alínea a do art. 4º, só poderá ser empregado pela administração do porto em que tiver sido arrecadado:

a) estudos e projetos, ou na execução de obras, aquisições e serviços para melhoramento, ampliação, expansão ou aparelhamento das instalações portuárias;

b) no pagamento de serviços de dragagem que interessem ao porto;

c) no pagamento dos serviços de juros, amortizações e outras despesas de contratos de empréstimos, contraídos para antecipação da receita da porcentagem da taxa referida neste artigo e destinadas à execução de projetos ou programas com os objetivos previstos nas alíneas a e b deste artigo.

§ 1º A aplicação do produto de porcentagem da taxa, nos casos das alíneas a e b deste artigo, dependerá da prévia aprovação, pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, de relação-programa ou projeto de obras, aquisições ou serviços, que deverão atender ao disposto nos §§ 1º, 2º e 3º do art. 12.

§ 2º Nos casos da alínea c deste artigo, a aplicação dependerá, além do previsto no parágrafo anterior, da aprovação pelo Ministro da Viação e Obras Públicas das condições de crédito cuja utilização ficará sujeita à fiscalização do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, ... Vetado.

§ 3º O ato do Ministro da Viação e Obras Públicas, que aprovar as operações de crédito referidas neste artigo, empenhará automaticamente em garantia do credor, o produto da porcentagem da taxa arrecadada no respectivo porto, até final liquidação do empréstimo.

§ 4º O Ministro da Viação e Obras Públicas dará conhecimento ao Banco do Brasil S.A. do ato que autorizar a realização da operação de crédito e comunicará a importância dos encargos da operação, ficando o concessionário autorizado a movimentar a conta referida no artigo seguinte, dentro dos limites dos serviços de juros, amortização e despesas previstas no contrato de empréstimo.

§ 5º Até 31 de outubro de cada ano as administrações dos portos submeterão à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas, através do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, o programa de aplicação, ao exercício seguinte, dos recursos da porcentagem da Taxa de Melhoramento do Portos, a que se refere êste artigo.

§ 6º Constitui falta grave da administração do porto, punível com as sanções regulamentares ou contratuais a que estiver sujeita, a aplicação indevida dos recursos:

a) da porcentagem da taxa a que se refere êste artigo;

b) das importâncias do Fundo Portuário Nacional que lhe forem entregues;

c) do produto de empréstimos contraídos com a garantia ou vinculação como meio de pagamento da porcentagem da Taxa de Melhoramento dos Portos, referida neste artigo, ou de receitas do Fundo Portuário Nacional.

§ 7º A aplicação indevida de recursos, prevista no parágrafo anterior, autorizará, também:

a) a suspensão da entrega à administração do porto de verbas orçamentárias que lhe forem consignadas (art. 4º, § 2º).

b) a dedução no capital da concessão reconhecida pelo Poder Executivo, das importâncias indevidamente aplicadas.

Art. 16. Salvo no caso previsto no § 4º do art.15, a administração do porto só poderá movimentar a conta a que se refere o art. 4º, alínea a , mediante a apresentação ao Banco do Brasil S.A., de certificados de aprovação de despesas ou de requisições de adiantamentos emitidos pelo chefe do Distrito, do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, em cuja jurisdição estiver o porto.

§ 1º A aplicação dos adiantamentos recebidos na forma dêste artigo deverá ser comprovada pela Administração do Porto, dentro em 90 (noventa) dias do seu recebimento, perante o Chefe de Distrito respectivo, que emitirá os certificados de despesas correspondentes, sendo o saldo, se houver, recolhido ao Banco do Brasil S.A., na conta respectiva.

§ 2º A contabilização, movimentação e fiscalização da conta, a que se refere este artigo, serão reguladas em ato do Ministro da Viação e Obras Públicas.

Art. 17. As tarifas dos serviços portuários serão estabelecidas com base no custo do serviço, que compreende:

- a) as despesas de exploração;
- b) as diferenças a que se refere o § 7º;
- c) os encargos financeiros do investimento assim considerados:

I - as quotas de depreciação do investimento e de amortização do capital da concessão;

II - a remuneração de investimentos.

§ 1º São despesas de exploração as realizadas com o material, serviços ou pessoal empregados na operação ou administração dos serviços portuários e na conservação do patrimônio do porto. As despesas com pessoal, computadas no custo do serviço, não poderão exceder os limites os ... Vetado ... aprovados pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, tendo em vista as necessidades efetivas dos serviços.

§ 2º No custo do serviço será computada uma importância anual, correspondente a uma percentagem de custo de reposição dos bens e instalações depreciáveis que compõem o patrimônio do porto e que constituirá a Reserva para Depreciação, destinada a manter a integridade dos bens e instalações ou a restaurá-los nos casos de desgastes, destruições, insuficiências ou obsolescência.

§ 3º A quota anual de depreciação será determinada de acordo com as percentagens ou taxas de depreciação dos bens depreciáveis, aprovadas pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, e calculadas em função:

- a) da duração provável dos bens depreciáveis e de suas partes, tendo em vista a natureza de cada um;
- b) do custo de reposição de cada bem depreciável, ou de parte sua.

§ 4º As importâncias correspondentes as quotas anuais de depreciação serão depositadas em conta bancária especial (Fundo de Depreciação) na agência do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômica ou do Banco do Brasil S.A., e só serão movimentadas para o seu objetivo, na forma da regulamentação. Os juros bancários desse depósito serão creditados à Reserva para Depreciação.

§ 5º Em quaisquer casos de extinção das concessões, ficarão à livre disponibilidade da União os saldos dos Fundos de Depreciação, previstos neste artigo.

§ 6º Serão feitas à conta de Reserva para Depreciação:

- a) as despesas de retiradas de bens e instalações do serviço;
- b) as substituições ou reposições de bens e instalações ou de suas partes, nestes casos, a Reserva será debitada pelo custo de reposição e creditada pelo valor dos salvados.

§ 7º Se a administração do porto fôr devedora de empréstimo em moeda estrangeira contraído para o aumento do patrimônio do porto, devidamente registrado na Superintendência da Moeda e do Crédito, e aprovado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, serão consideradas no custo de serviço as diferenças resultantes de variações entre a taxa cambial à qual foram contabilizadas as inversões feitas com o produto do empréstimo, e aquelas efetivamente pagas para a remessa de juros e principal dos referidos empréstimos. O disposto neste artigo se aplica, também, ao caso de operação, com clausula de escala móvel, realizada com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

Art. 18. No custo do serviço serão computadas as quotas anuais de amortização do capital inicial e dos capitais adicionais, destinadas à constituição das Reservas para Amortização de Capital Inicial e dos Capitais Adicionais, previstos no art. 11, do Decreto nº 24.599, de 6 de julho de 1934, e fixadas pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.

§ 1º O montante da quota de amortização do capital inicial será fixado de modo a reproduzir o capital inicial, ao fim do prazo da concessão.

§ 2º O montante da quota de amortização dos capitais adicionais será fixado de modo a reproduzir o mais rápido possível esses capitais, levado em conta o reflexo que possa ter sobre

os níveis de preços dos serviços portuários e tendo-se presente que o período de amortização não poderá exceder prazo ao da concessão.

Art. 19. A remuneração de investimento compreenderá:

a) a referente aos Recursos do Fundo Portuário Nacional; ... Vetado.

b) a referente ao capital da concessão.

§ 1º A remuneração dos Recursos do Fundo Portuário Nacional será estabelecida com uma quota anual, ... Vetado.

§ 2º A remuneração do capital investido pelo concessionário será calculada à taxa de 10% (dez por cento) ao ano sobre a soma dos capitais inicial e adicionais da concessão, reconhecidos pela União.

I - Acrescida:

a) do valor dos materiais em almoxarifado existentes a 31 de dezembro, indispensáveis ao funcionamento da empresa no que se refere à prestação dos seus serviços;

b) do capital de movimento, assim entendido a importância em dinheiro necessária à exploração dos serviços, ... Vetado.

II - Deduzida:

a) da diferença entre o saldo da conta de Resultados a compensar e o saldo do Fundo de Compensação (§ 2º);

b) da diferença entre o saldo da conta Reserva para Depreciação e o depósito existente no respectivo Fundo.

§ 3º As parcelas referidas nas alíneas a e b do inciso I do § 2º, deste artigo, deverão ser devidamente comprovadas e apuradas nas tomadas de contas anuais dos concessionários.

§ 4º O excesso de remuneração do capital da concessão, verificado em qualquer exercício, será levado a crédito de uma conta de Resultados a Compensar, para ser compensado nos exercícios seguintes. As importâncias correspondentes aos saldos credores

da Conta de Resultados a Compensar serão depositadas pelo concessionário, até 30 (trinta) dias depois da aprovação das tomadas de contas, em conta especial (Fundo de Compensação) do Banco do Brasil S.A., ou no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico. Esta conta só poderá ser movimentada, mediante autorização do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais. Os juros bancários deste depósito serão creditados à conta de Resultados a Compensar. Em caso de extinção da concessão, o saldo do Fundo de Compensação ficará a livre disposição da União.

Art. 20. As tarifas portuárias serão estabelecidas, segundo modelo padronizado, aprovado pelo Poder Executivo, e deverão ser obrigatoriamente revistas de 5 (cinco) em 5 (cinco) anos, seguindo-se a competente aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas, por portaria.

Parágrafo único. Por iniciativa do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais ou do concessionário poderão, entretanto, ser revistas as tarifas antes deste prazo, para que fique assegurada a manutenção da paridade entre a renda do porto e o custo do serviço.

Art. 21. Até 31 de março de cada ano, o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais prestará contas ao Tribunal de Contas da aplicação, no exercício anterior, dos recursos do Fundo Portuário Nacional.

Art. 22. Anualmente, será procedida uma tomada de contas da aplicação pelas administrações dos portos, das receitas a que se referem as alíneas a, b e c do § 6º do art. 15, obedecida a regulamentação em vigor sobre tomada de contas de concessionários de portos.

Art. 23. Os concessionários de portos poderão transferir a terceiros, durante o prazo da concessão, os seus direitos de uso e gozo dos acrescidos de terreno de marinha, que resultaram das obras de melhoramento do porto, desde, que estas áreas não sejam necessárias à expansão futura das instalações portuárias, a juízo do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.

Parágrafo único. O preço e as condições de transferência ficarão sujeitos à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas e o seu montante será abatido na conta do Capital inicial ou dos capitais adicionais da concessão.

Art. 24. A parte da Taxa de Melhoramento dos Portos, a que se refere o art. 15, continuará empenhada, pelo pleno direito, no pagamento dos empréstimos em vigor, garantidos pela Taxa de Emergência, na proporção que for necessária para assegurar os serviços de juros, amortização e despesas de contrato de empréstimos, substituindo a taxa criada por lei as garantias previamente oferecidas pela Taxa de Emergência, na forma do Decreto-lei nº 8.311, de 6 de dezembro de 1945.

Parágrafo único. As obras já iniciadas constantes das relações-programas aprovadas para aplicação da Taxa de Emergência não serão interrompidas. As relações-programas serão revistas na parte das obras, aquisições ou serviços não iniciados, para verificação da obediência ao disposto no art. 12, §§ 1º 2º e 3º.

Art. 25. A contabilidade das administração dos portos obedecerá a um plano de contas e normas estabelecidas pelo Ministro da Viação e Obras Públicas.

Art. 26. O Poder Executivo promoverá a revisão dos contratos de concessão de obras, melhoramento e aparelhamento dos portos nacionais, e exploração do respectivo tráfego, a fim de adaptá-lo ao disposto nesta lei.

Art. 27. O Poder Executivo promoverá a atualização do Plano Portuário Nacional, a que se refere o art. 1º, devendo concluí-la dentro em 120 (cento e vinte) dias, a partir da data da publicação da presente lei.

Art. 28. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 29. Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 10 de julho de 1958; 137º da Independência e 70º da República.

JUSCELINO KUBITSCHEK

Carlos Cyrillo Júnior

Lucas Lopes

ANEXO 6

LEI Nº 4.213, DE 14 DE FEVEREIRO DE 1963

Reorganiza o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais dando-lhe a denominação de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, disciplina a aplicação do Fundo Portuário Nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

Da natureza, sede e fôro

Art. 1º O Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, entidade subordinada diretamente ao Ministro da Viação e Obras Públicas, com sede e fôro na Capital da República e com jurisdição em todo o Território Nacional, passa a denominar-se Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (D. N. P. V. N.) e a constituir uma autarquia, com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa, técnica e financeira, regendo-se pelo disposto na presente lei.

Parágrafo único. O D. N. P. V. N. terá sede e fôro provisórios na cidade do Rio de Janeiro, Estado da Guanabara, até a transferência de suas instalações para Brasília, D.F.

Art. 2º Ao D. N. P. V. N. serão extensivos a imunidade tributária, impossibilidade de bens, rendas ou penhorabilidade de bens, rendas ou serviços e os privilégios de que goza a Fazenda Pública, inclusive o uso de ações especiais, prazos de prescrições e regime de custos, correndo os processos de seu interesse perante o Juízo dos Feitos da Fazenda e sob o patrocínio dos procuradores do Departamento.

CAPÍTULO II

Das atribuições

Art. 3º - Ao D. N. P. V. N. compete especialmente:

- a) superintender, orientar, controlar e fiscalizar a política de portos e vias navegáveis da União;
- b) exercer tôdas as atividades que couberem à administração federal no setor de portos e vias navegáveis, no âmbito da viação e obras públicas;
- c) estudar, planejar, projetar, programar, orientar, superintender, promover e executar ou fiscalizar obras e serviços de melhoria ou desenvolvimento dos portos e vias navegáveis, de proteção e defesa das costas e margens das vias navegáveis e de recuperação de áreas que interessem aos mesmos;
- d) cooperar com outros órgãos da administração pública federal, estadual, municipal e autárquica, para a realização de obras e serviços que digam respeito a portos e vias navegáveis; e objetivos correlatos;
- e) supervisionar e fiscalizar a exploração dos portos a cargo da União e de concessionários;
- f) administrar os portos que vierem a ser incorporados ao D. N. P. V. N., desde a incorporação e até que seja estruturada a organização definitiva para os mesmos;

g) supervisionar e fiscalizar os portos não organizados, qualquer que seja a forma de utilização do embarcadouro;

h) administrar e explorar as vias navegáveis que forem por êle criadas, melhoradas ou conservadas;

i) propor alterações no Plano Nacional de Viação, no setor de portos e vias navegáveis;

j) manter atualizado o Plano Portuário Nacional instituído por lei;

l) promover desapropriação dos bens necessários à consecução de suas finalidades;

m) elaborar seu orçamento geral e programa anuais de Trabalho;

n) propor ao Govêrno a representação do país em congressos internacionais de portos e vias navegáveis, bem como promover, patrocinar ou auxiliar os congressos nacionais ou os internacionais que se realizem no País;

o) aprovar projetos e fixar gabarito das Obras de arte especiais que devam ser construídas por quaisquer entidades públicas ou privadas, sôbre vias navegáveis ou não, ouvidas as autoridades navais e portuárias;

p) promover a retirada de cascos ou outros objetos submersos que obstruam ou impeçam a navegação dos portos e vias navegáveis, e decidir sôbre a disposição dos salvados; (Revogada pela Lei nº 7.542, de 1986)

q) examinar (VETADO) da oportunidade e conveniência da implantação dos regimes de pôrto, zona e entreposto francos;

r) estruturar, em autarquias federais, nos moldes previstos nesta lei, se não fôr adotada outra forma para a sua administração, os portos que vierem a ser organizados e os portos atualmente sob regime de concessão se êstes vierem a ser incorporados ao D.N.P.V.N.;

s) participar de sociedade, de economia mista como representante da União, na exploração comercial de portos e execução de serviços de dragagem, nos moldes desta lei;

s) participar de sociedades de economia mista na forma estabelecida no § 2º do art. 26.
(Redação dada pelo Decreto Lei nº 153, de 1967)

t) exercer quaisquer outras atividades tendentes ao desenvolvimento dos portos e vias navegáveis.

u) Realizar operações de crédito com estabelecimentos nacionais ou estrangeiros.
(Incluída pela Lei nº 4.985, de 1966)

CAPÍTULO III

Da organização

Art. 4º - O D. N. P. V. N. tem a seguinte organização básica:

I) Órgão Deliberativo

Conselho Nacional de Pôrtos e Vias Navegáveis (CNPVN);'

II) Órgãos Executivos;

a) Diretoria Geral

b) Divisões e Serviços

c) Procuradoria Judicial

d) Distritos

III) Órgão Fiscal

Delegação do Tribunal de Contas da União (DTC).

SEÇÃO I

Do Conselho Nacional de Portos e Vias Navegáveis

Art. 5º O Conselho Nacional de Portos e Vias Navegáveis (CNPVN) será constituído dos seguintes membros, todos brasileiros natos:

- a) um Presidente;
- b) um representante do Ministério da Marinha;
- c) um representante do Ministério do Trabalho e Previdência Social;
- d) um representante do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico;
- e) um representante do Conselho Nacional de Transportes;
- f) um representante da Federação das Associações Comerciais;
- g) um representante da Comissão de Marinha Mercante;
- h) o Diretor-Geral do DNPVN.

§ 1º O Presidente do C.N.P.V.N. deverá ser brasileiro, engenheiro civil de reconhecida competência, idoneidade e experiência em assuntos relativos a Portos e Vias Navegáveis.

§ 2º Os membros mencionados (VETADO) e seus suplentes serão nomeados pelo Presidente da República, mediante indicação do Ministro da Viação e Obras Públicas por proposta dos órgãos ou entidades representadas e terão mandato de três anos, podendo ser reconduzidos.

§ 3º Os membros mencionados nos itens "e", "f" e "g" terão no primeiro Conselho mandato de dois anos.

§ 4º O Conselho poderá funcionar com a presença mínima de cinco de seus membros, e as suas deliberações serão tomadas pela maioria dos presentes, cabendo, apenas, ao Presidente do Conselho o voto de desempate.

§ 5º Os membros do Conselho permanecerão em exercício até a data da publicação no Diário Oficial do ato de nomeação dos respectivos substitutos.

Art. 6º Ao Conselho Nacional de Portos e Vias Navegáveis compete:

A - Opinar sôbre:

- a) alterações do Plano Nacional de Viação na parte de portos e vias navegáveis;
- b) anteprojetos de leis e regulamentos referentes à matéria relativa a portos e vias navegáveis;
- c) regulamentação da presente lei;
- d) regimento interno do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (VETADO) e dos estatutos das Sociedades de Economia Mista das quais participe;
- e) concessão de aforamento de terrenos de marinha e seus acrescidos;
- f) regulamento, e organização do pessoal do Departamento e das sociedades de economia mista da qual participe, (VETADO);
- g) indicação dos representantes do Govêrno Federal em sociedade de economia mista das quais o Departamento participe. (Revogada pela Lei nº 4.985, de 1966)

B - Deliberar sôbre:

- 1) planejamentos, programas, projetos e orçamentos de investimentos do Departamento e de tôda e qualquer administração Portuária;
- 2) orçamento anual da receita e despesa do Departamento, das administrações a êle incorporadas, e das sociedades de economia mista das quais participe;
- 3) operações de crédito ou financiamento em que participe o Departamento ou as administrações portuárias, quando a êste incorporadas e das sociedades de economia mista das quais participe;

- 4) incorporação das administrações dos Portos, se fôr o caso, ao Departamento até ser formalizada a respectiva entidade;
- 5) a criação, organização, incorporação ou fusão de sociedade de economia mista para exploração dos portos ou para execução de serviços de dragagem de acôrdo com o disposto na presente lei;
- 6) as normas para a aprovação dos relatórios, balanço e tomadas de contas anuais das administrações de Portos e Vias Navegáveis;
- 7) as normas para a fiscalização e contrôle dos contratos de concessão e arrendamento de portos ou vias navegáveis bem como as referentes à utilização de portos não organizados e embarcadouros, inclusive plano de contas e as normas para a contabilidade das administrações de portos e vias navegáveis;
- 8) sôbre tarifas e taxas relativas ao serviço de portos e vias navegáveis e das administrações de Portos;
- 9) relatório da gestão e prestação de contas anual do Departamento, antes de apreciados pela Delegação do Tribunal de Contas;
- 10) prestação de contas e relatórios de cada Administração do Pôrto;
- 11) normas para prestação de contas da aplicação de quaisquer recursos da União do Fundo Portuário Nacional e dos Fundos de Melhoramentos dos Portos;
- 12) normas para adjudicação ou delegação a outras entidades de execução de estudos, serviços, obras e aquisições;
- 13) modelos de contratos, convênios e de outros investimentos a serem utilizados na adjudicação ou delegação de execução de estudos, serviços, obras e aquisições.
- 14) Tabelas de preços unitários e compostos para o pagamento dos estudos, serviços e obras por adjudicação ou por delegação;
- 15) recursos interpostos no julgamento de concorrência ou coleta de preços para a execução de estudos, serviços, obras e aquisições ou alienação de materiais e equipamentos;

- 16) dúvida de interpretação ou decorrentes de omissões da presente lei;
- 17) incorporação ou não de bens e serviços dos atuais concessionários de portos;
- 18) aplicação de política de portos e vias navegáveis do Governo Federal, inclusive outorga, encampação e rescisão de concessões para exploração de portos e vias navegáveis;
- 19) construção de atracadouros particulares, autorizando ou impedindo;
- 20) formalização de nova entidade autárquica federal, se fôr o caso da Administração Portuária local, para exploração dos bens e serviços incorporados;
- 21) determinação das áreas que deverão constituir a jurisdição de cada pôrto;
- 22) plano geral de estatística relativa a portos e vias navegáveis;
- 23) - (vetado).
- 24) normas para execução de estudos, serviços e obras a cargo do Departamento;
- 25) normas para a fiscalização e contrôle da execução dos estudos, serviços, obras e aquisições adjudicadas ou delegadas;
- 26) aquisição de bens necessários ao patrimônio do Departamento, das Administrações a êle incorporadas, (vetado) bem como a alienação dos julgados desnecessários a seu uso;
- 27) a aceitação de doações com ou sem encargos, a alienação ou locação de bens do Departamento, na forma de legislação vigente.
- 28) assuntos submetidos a exame pelo Diretor-Geral do Departamento ou por um de seus conselheiros;

C - (VETADO).

§ 1º As deliberações do C.N.P.V.N. serão obrigatória e imediatamente submetidas à apreciação do Ministro da Viação e Obras Públicas, ao qual cabe a decisão VETADO sôbre as matérias constantes do inciso A e à homologação das alíneas 1 a 20 do inciso B.

§ 2º Os assuntos de competência do Ministro da Viação e Obras Públicas sobre os quais não tenha havido decisão no prazo de (30) trinta dias da data em que forem submetidos pelo CNPVN, serão considerados aprovados na forma proposta pelo referido Conselho.

Art. 7º O Conselho reunir-se-á ordinariamente, duas vezes por semana e extraordinariamente sempre que fôr julgado necessário por convocação de seu Presidente e ou solicitação da maioria dos Conselheiros.

Parágrafo único. Aos membros do C.N.P.V.N. será atribuída uma gratificação por sessão a que comparecerem até o máximo de oito (8) sessões mensais, fixada anualmente pelo Ministro da Viação e Obras Públicas.

SEÇÃO II

Da Diretoria Geral

Art. 8º A Diretoria Geral, como órgão executivo, será exercido pelo Diretor-Geral, subordinado a quem ficarão os demais órgãos componentes da estrutura do Departamento a serem estabelecidos no Regulamento da presente lei.

Parágrafo único. O Diretor-Geral deverá ser brasileiro, engenheiro civil de reconhecida idoneidade e competência em questões relacionadas com o Departamento, nomeado, em comissão, pelo Presidente da República, por indicação do Ministro da Viação e Obras Públicas.

Art. 9º Ao Diretor-Geral compete:

- a) representar o D.N.P.V.N. ativa e passivamente, em juízo ou fora d'ele, pessoalmente ou por delegados expressamente designado;
- b) superintender, orientar e controlar todos os serviços da atribuição do D. N. P. V. N.;
- c) movimentar os fundos e os recursos do D.N.P.V.N. e ordenar pagamento;

- d) conceder suprimentos e adiantamentos, autorizado pelo Conselho;
- e) elaborar e submeter ao CNPVN os programas anuais e orçamentos de trabalho, acompanhados dos respectivos estudos técnicos e econômicos;
- f) aprovar as concorrências e assinar contratos ou convênios para fornecimento de materiais, máquinas, utensílios e equipamentos e para adjudicação ou delegação de serviços e obras, respeitadas as normas em vigor;
- g) autorizar a aquisição de materiais, máquinas, utensílios e equipamentos e tudo mais que fôr necessário aos serviços do D.N.P.V.N. e das administrações a êste incorporadas;
- h) expedir todos os atos relativos ao pessoal do D.N.P.V.N., de acôrdo com a legislação em vigor;
- i) atribuir aos servidores do D.N.P.V.N., conforme a necessidade e a natureza dos serviços, gratificações especiais, ouvido o C.N.P.V.N. e aprovadas, prèviamente, pelo Ministro da Viação e Obras Públicas; (Revogado pela Lei nº 4.345, de 1964)
- j) elaborar e submeter ao Ministro da Viação e Obras Públicas o Relatório Anual das atividades do D.N.P.V.N. acompanhado do parecer do C.N.P.V.N.;
- l) submeter à Delegação do Tribunal de Contas, para o necessário exame e registro, os contratos e convênios para execução dos serviços;
- m) apresentar à delegação do Tribunal de Contas os balancetes mensais, os demonstrativos da execução orçamentária e a prestação de contas anual, acompanhada do parecer do C.N.P.V.N.;
- n) elaborar os sistemas de classificação e remuneração do quadro do pessoal do D.N.P.V.N., das autarquias a êle incorporadas e das sociedades de economia mista das quais o Departamento participe;
- o) propor ao C.N.P.V.N. os representantes do Govêrno Federal nas assembléias gerais e nos órgãos de direção das sociedades de economia mista, das quais participe;

o) Assinar contratos de operações de crédito com estabelecimentos nacionais e estrangeiros depois de ouvido o C.N.P.V.N., devidamente autorizado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, obedecida a Legislação em vigor. (Redação dada pela Lei nº 4.985, de 1966)

p) participar o C.N.P.V.N. e exercer tôdas atribuições que lhe forem cometidas pelo Regulamento do D.N.P.V.N.

Parágrafo único. O Diretor-Geral poderá delegar atribuições de sua competência a servidor do D.N.P.V.N. expressamente designado.

SEÇÃO III

Da Delegação do Tribunal de contas (D.T.C.)

Art. 10. Para acompanhar e fiscalizar a execução orçamentária fica criada, junto ao D.N.P.V.N., a delegação do Tribunal de Contas, instalada na sua sede, com amplos poderes, podendo examinar a qualquer tempo a sua escrituração e documentação, competindo-lhe ainda:

a) examinar e dar parecer sôbre os balancetes mensais e as prestações de contas anuais apresentadas pelo Direto-Geral;

b) examinar todos os contratos e providenciar o registro dos que estiverem conformes com as normas estabelecidas no regulamento e aprovadas pelo C.N.P.V.N.;

c) exercer, contrôle sôbre a aquisição, arrendamento, aluguel e alienação de materiais e outros bens patrimoniais.

§ 1º Deverão estar presentes à Delegação do Tribunal de Contas, até o último dia do mês subsequente ao que corresponderem, os demonstrativos da execução orçamentária e os balancetes mensais da Contabilidade.

§ 2º O levantamento anual das contas e a relação completa e circunstanciada de todos os bens, dinheiro ou valores do Departamento e das Administrações a êle incorporadas que tenham sido recebidos, administrados ou guardados, em cada exercício, deverão ser encaminhados à D.T.C. até o último dia do mês de março do ano seguinte.

CAPÍTULO IV

Do Fundo Portuário Nacional (F.P.N.)

Art. 11. O Fundo Portuário Nacional, criado pela Lei nº 3.421, de 10 de julho de 1958, continuará em vigor nos moldes da referida lei, adaptando-o, no que couber, à disciplinação da presente lei.

Parágrafo único. O Departamento, para as despesas de seu custeio, poderá aplicar, anualmente, o montante de até 20% (vinte por cento) dos recursos do Fundo Portuário Nacional.

CAPÍTULO V

Da Receita, Patrimônio e Contabilidade

Art. 12. A Receita do Departamento será formada de:

a) os depósitos feitos à conta do Fundo Portuário Nacional, criado pela Lei nº 3.421, de 10 de julho de 1958;

- b) as dotações consignadas ao Departamento, no orçamento da União e os créditos abertos por leis especiais;
- c) o produto da arrecadação de taxas, impostos ou contribuições que a lei atribuir, total ou parcialmente, ao Departamento;
- d) o produto de multas e emolumentos devidos ao Departamento;
- e) o produto de aforamento dos acrescidos de marinha, resultantes de obras executadas pelo Departamento;
- f) o produto da alienação ou locação de bens do Departamento,
- g) os juros dos depósitos bancários do Departamento;
- h) as importâncias devidas por serviços e fornecimentos prestados a outros órgãos públicos e a terceiros;
- i) os legados, donativos e outras rendas eventuais;
- j) a parcela que lhe couber do resultado líquido das sociedades de economia mista das quais participe.

Parágrafo único. Os recursos provenientes de dotações orçamentárias, e de créditos especiais serão entregues ao Departamento pelo Tesouro Nacional, como suprimentos e por duodécimos, até o dia 15 de cada mês e independem de comprovação perante o Tesouro Nacional.

Art. 13. Constituem receita das Administrações de Portos incorporadas ao Departamento:

- a) o produto da arrecadação das taxas portuárias e as importâncias devidas por serviços e fornecimentos por elas prestados;
- b) as dotações a elas consignadas no orçamento da União e em créditos abertos por leis especiais;
- c) as dotações a elas consignadas nos Orçamento do Departamento;

d) as dotações a elas consignadas nos Orçamentos estaduais ou municipais e os créditos abertos por leis especiais dos mesmos Governos;

e) os legados, donativos e outras rendas eventuais;

f) o produto de multas e emolumentos devidos.

§ 1º As dotações consignadas às administrações de Portos incorporadas ao Departamento ser-lhe-ão entregues pelo Tesouro Nacional, por intermédio do Departamento, até o dia 15 de cada mês, dispensada a comprovação de suas aplicações perante o mesmo Tesouro.

§ 2º Continuarão vinculadas às Administrações de Portos incorporadas ao Departamento e às administrações de portos, inclusive concessionárias, para os fins previstos na Lei nº 3.421, de 10 de julho de 1958, os recursos referidos na alínea "a" do art. 4º da mesma lei.

Art. 14. O Departamento organizará orçamento anual que será submetido até 15 de dezembro de cada ano à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas.

Art. 15. O patrimônio do Departamento será constituído dos bens móveis e imóveis da União integrantes do acervo atual do D.N.P.R.C. e outros bens adquiridos por qualquer meio em direito previsto.

Parágrafo único. O patrimônio de cada entidade autárquica federal, que vier a ser estruturada de acôrdo com a presente lei será constituído de todos os bens da respectiva administração portuária incorporada ao Departamento, inclusive os representativos de capital da União.

Art. 16. O Departamento manterá um serviço completo de contabilidade de todo o seu movimento financeiro, orçamentário, patrimonial e industrial, que abrangerá:

a) documentação e escrituração das receitas;

b) contrôle orçamentário;

c) a documentação e escrituração das despesas pagas ou a pagar;

- d) o preparo, processo e recebimento das contas e serviços recebidos a terceiros;
- e) o processo e pagamento das contas de fornecimentos e serviços recebidos;
- f) preparo, processos e pagamento das contas de medição de obras contratadas;
- g) o registro de custo global e analítico dos diversos serviços, obras e aquisições;
- h) o registro dos valores patrimoniais e o levantamento periódico de seu inventário e estado.

Art. 17. A contabilidade financeira orçamentária será organizada de modo a registrar a provisão e arrecadação das receitas do Departamento, as verbas e consignações do orçamento anual aprovado pelo conselho e pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, as autorizações de despesas emitidas pelo Diretor-Geral e os correspondentes empenhos de verbas.

Art. 18. A contabilidade industrial terá por fim estabelecer os custos dos estudos, das obras e serviços dos portos e vias navegáveis e de outros serviços, e das diversas fases ou partes dessas obras, aquisições e serviços, segundo uma subdivisão adequada e uniforme.

Art. 19. Os balanços anuais do Departamento aprovados pelo Conselho e Ministros da Viação e Obras Públicas, serão, em tempo próprio, enviados à Contadoria-Geral da República para publicação conjuntamente com os balanços gerais da União.

Art. 20. Cada Administração de pôrto que fôr incorporada ao Departamento se adaptará ao disposto no presente capítulo, sendo sua organização reestruturada nos moldes desta Lei.

CAPÍTULO VI

Do Pessoal

Art. 21. O Departamento terá sistema de classificação de cargos e de remuneração próprios, (VETADO). (Revogado pela Lei nº 4.345, de 1964)

Parágrafo único. Cada Administração de Pôrto incorporada ao Departamento terá seu quadro de pessoal próprio, independente do quadro geral do Departamento.(Revogado pela Lei nº 4.345, de 1964)

Art. 22. O sistema de classificação, a organização e a lotação dos quadros do Departamento serão feitos tendo em vista o atendimento dos seus serviços em cargos e consideradas as funções realmente desempenhadas pelos servidores. (Revogado pela Lei nº 4.345, de 1964)

Parágrafo único. (VETADO).(Revogado pela Lei nº 4.345, de 1964)

Art. 23. Aos servidores integrantes dos Quadros do MVOP atualmente lotados no D.N.P.R.C. fica assegurado o direito de optarem, dentro do prazo de 180 (cento e oitenta) dias, pela situação que detêm ou pela de funcionários autárquicos.

§ 1º Os funcionários que optarem pela permanência na situação anterior, continuarão em exercício no Departamento na qualidade de pessoal cedido pela União.

§ 2º Os cargos integrantes dos quadros do Ministério da Viação e Obras Públicas, ocupados por funcionários que optarem pelo quadro próprio do Departamento, serão considerados extintos, efetuando-se as supressões à medida que se vagarem.

§ 3º Os cargos em comissão e as funções gratificadas atualmente existentes nos quadros do Ministério da Viação e Obras Públicas, com lotação do Departamento, serão suprimidos imediatamente após a aprovação do quadro da Autarquia.

§ 4º A despesa com pessoal cedido correrá à conta dos recursos do D.N.P.V.N., incluindo-se, em seu orçamento, rubricas específicas para atender a êsse encargo.

§ 5º Os funcionários, que optarem pela situação autárquica, terão assegurados todos os direitos e vantagens da situação anterior, inclusive regime de aposentadoria e pensão, cujas responsabilidades continuarão a cargo do Tesouro Nacional e do IPASE, respectivamente.

Art. 24. (VETADO).

CAPÍTULO VII

Das Administrações dos Portos

Art. 25. Os portos organizados poderão ser explorados:

- a) Por Entidades Autárquicas Federais;
- b) Por Sociedades de Economia Mista;
- c) Por Concessão;
- d) Pelo D.N.P.V.N. diretamente.

Art. 26. É facultado ao D.N.P.V.N. a organização dos portos em Entidades Autárquicas Federais, bem como a organização, da incorporação ou a fusão da Sociedade de Economia Mista para exploração comercial dos portos ou para a execução de serviços de dragagem.

§ 1º A criação das autarquias federais, bem como a organização das sociedades de economia mista, far-se-á mediante proposta do Diretor-Geral ao C.N.P.V.N. com a homologação do Ministro da Viação e Obras Públicas.

§ 2º As sociedades de que trata este artigo serão constituídas por Ações na forma do Decreto-Lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940, participando a União com, pelo menos, 51% (cinquenta e um por cento) de seu capital social.

§ 2º as sociedades de que trata este artigo serão constituídas de acordo com o estabelecido no Decreto-Lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940, participando a União ou o DNPVN com pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) de seu capital social. (Redação dada pelo Decreto Lei nº 153, de 1967)

§ 3º As sociedades de economia mista de que trata este artigo serão constituídas por escritura pública, nos termos do Decreto-Lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940. (Incluído pela Lei nº 4.985, de 1966) (Revogado pelo Decreto Lei 153 de 1967)

§ 4º O representante da União, nos atos constitutivos e nas Assembléias Gerais das sociedades referidas no parágrafo anterior, será o Diretor-Geral do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. (Incluído pela Lei nº 4.985, de 1966) (Revogado pelo Decreto Lei 153 de 1967)

§ 5º Os dirigentes e fiscais, que nas sociedades referidas forem eleitos pela representação do capital da União, deverão ter os seus nomes prèviamente submetidos à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas. (Incluído pela Lei nº 4.985, de 1966) (Revogado pelo Decreto Lei 153 de 1967)

§ 6º Os vencimentos e demais vantagens a serem atribuídos aos dirigentes fiscais das sociedades citadas serão por elas fixados e submetidos à aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas. (Incluído pela Lei nº 4.985, de 1966)

§ 7º Os Presidentes das Sociedades de Economia Mista instituídas nos têrmos do artigo 26, da Lei número 4.213, de 14 de fevereiro de 1963, serão nomeados pelo Presidente da República por indicação do Ministro da Viação e Obras Públicas.(Incluído pela Lei nº 4.985, de 1966) (Vide Decreto Lei 140 de 1967)

CAPÍTULO VIII

Disposições Gerais

Art. 27. Uma vez, incorporadas os serviços e bens de uma administração do porto, os seus bens, serviços e pessoal ficarão sujeitos às mesmas leis e normas que os regiam antes da incorporação até que seja feita a nova estruturação dos mesmos na forma desta lei.

Art. 28. Os agentes do Departamento podem penetrar nas propriedades públicas ou particulares para realizar estudos e levantamentos necessários à elaboração dos projetos de serviços ou obras a cargo da autarquia, mediante prévio aviso ao proprietário, responsável ou preposto.

Parágrafo único. Ocorrendo danos à propriedade, fica assegurado ao proprietário direito à indenização.

Art. 29. (VETADO).

§ 1º VETADO).

§ 2º (VETADO).

Art. 30. Nas desapropriações previstas nesta lei excluem-se das indenizações as valorizações decorrentes das obras projetadas ou realizadas pelo Departamento.

Art. 31. As transações do departamento serão feitas da mesma forma mediante os mesmos instrumentos e perante os mesmos ofícios e registros públicos competentes para as transações efetuadas pela Fazenda Pública.

Art. 32. Aplicam-se ao Departamento as isenções de impostos, taxas e emolumentos de que goza a União inclusive quota de previdência social.

Art. 33. Os depósitos bancários de qualquer quantia recebida ou guardada pelo D.N.P.V.N. ou seus agentes serão obrigatoriamente efetuados em estabelecimento de crédito oficial vedado, sob pena de responsabilidade, qualquer depósito em estabelecimento bancário particular.

Art. 34. Os saldos das dotações orçamentárias recebidas pelo Departamento, não utilizados em cada exercício, serão aplicáveis em exercícios seguintes para os mesmos fins a que forem destinados.

CAPÍTULO IX

Disposições Transitórias

Art. 35. Continuam em vigor, no corrente exercício, com as mesmas destinações, as dotações orçamentárias e os créditos abertos em favor do D.N.P.R.C, que passarão a ser aplicados pelo D.N.P.V.N.

Art. 36. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial até o limite de Cr\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros) para custeio das despesas de instalações e andamento dos serviços e obras a cargo do Departamento, cuja aplicação reger-se-á pelo disposto nesta lei e sua regulamentação.

Art. 37. Dentro de 120 (cento e vinte) dias, contados da publicação da presente lei, serão baixadas a regulamentação desta lei e o regimento do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis.

§ 1º Enquanto não fôr expedida a regulamentação desta lei, as deliberações do C.N.P.V.N., na esfera de sua competência, e os atos do Ministro da Viação e Obras Públicas, relativos ao cumprimento desta lei e à sua interpretação, depois de publicados, terão fôrça de dispositivo regulamentar.

§ 2º Até a expedição do Regimento do Departamento previsto neste artigo, vigorará o Regimento aprovado pelo Decreto nº 20.501, de 24 de janeiro de 1946, e suas modificações posteriores, bem como os das Administrações de Portos incorporadas, em tudo que não colidir com as disposições desta lei.

Art. 38. As Autarquias Federais que administram portos continuarão a se reger pela legislação em vigor até a aprovação do Regulamento da presente lei e deverão a ela ser enquadradas no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data da instalação do C.N.P.V.N.

Art. 39. A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 14 de fevereiro de 1963; 142º da Independência e 75º da República.

JOÃO GOULART

Hélio de Almeida

Pedro Paulo de Araújo Suzano

San Tiago Dantas

Almino Affonso

ANEXO 7

DECRETO Nº 57.276, DE 17 DE NOVEMBRO DE 1965

Revogado pelo Decreto de 15.2.1991

Modifica o Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPUBLICA, usando das atribuições que lhe confere o artigo 87, I, da Constituição Federal,

DECRETA:

Art. 1º A ementa do Decreto número 57.003, de 11 de outubro de 1965, passará a ser:

“Cria o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) e dá outras providências”.

Art. 2º Fica acrescido o art. 1º do Decreto nº 57.003 de 11 de outubro de 1965, dos seguintes parágrafos:

“§ 1º Caberá ao Ministro da Viação e Obras Públicas a Presidência do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT).

“§ 2º O Grupo subsistirá enquanto durarem os estudos contratados pelo Governo Brasileiro, com a colaboração do Banco Internacional para reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e, além disto, enquanto se fizer necessária a sua atuação para implantar os projetos aprovados”.

Art. 3º Fica acrescido o art. 3º do seguinte parágrafo:

“§ 3º A Superintendência Executiva do GEIPOT manter-se-á em ligação com o Conselho Nacional de Transportes por intermédio da Secretaria Executiva dêste Conselho, no duplo sentido de transmitir, de um lado, informações sôbre os estudos em andamento e, de outro lado, receber sugestões que aquêle Conselho julgar útil transmitir-lhe”.

Art. 4º A alínea “e” do art. 4º passa a ter a seguinte redação:

“e) movimentar, através do Superintendente Executivo os recursos postos à disposição do GEIPOT”.

Art. 5º O art. 5º passa a Ter a seguinte redação:

“Art. 5º Fica autorizada a abertura no Banco do Brasil de um conta especial para receber os recursos postos à disposição do GEIPOT que serão constituídos de:

- a) participação, através de dotações dos Ministérios e órgãos nêle representados;
- b) empréstimos ou doações de entidades internacionais, nacionais ou estrangeiras e, dentre estas, os recursos provenientes da “Aliança para o Progresso”;
- c) recursos mobilizados nos mercados internos e externos para os fins específicos a que se destina o Grupo Executivo ora criado:
- d) rendimento provenientes de trabalhos de consultoria que lhe venham a ser solicitados.”

“Parágrafo único. A Superintendência Executiva do GEIPOT manter-se-á, diretamente, ou por intermédio de órgão a ser incumbido especificamente de sua gestão financeira, em contato com os Conselhos Setoriais das Autarquias interessadas do MVOP, para a legalização das despesas feitas por conta do orçamento das referidas Autarquias.

Art. 6º Fica acrescido, entre o penúltimo e o último artigos do Decreto, o seguinte artigo:

“Art. 7º O Conselho Nacional de Transportes, informado das conclusões dos estudos procedidos pelo GEIPOT, apresentará, dentro de quinze dias, as sugestões que julgar cabíveis, como elemento complementar de decisão do referido Grupo Executivo”.

Art. 7º O art. 7º passa a ser o art. 8º com a mesma redação.

Brasília, 17 de novembro de 1965; 144º da Independência e 77º da República.

H. Castello Branco

ANEXO 8

LEI Nº 6.222, DE 10 DE JULHO DE 1975

Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. - PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN, e dá outras providências.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, na forma do artigo 5º definida no inciso II do artigo 5º do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelo Decreto-lei nº 900, de 29 de setembro de 1969, a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. - PORTOBRÁS, vinculada ao Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. A PORTOBRÁS terá sede e foro na Capital Federal e o prazo de sua duração será indeterminado.

Art. 2º A autarquia federal Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN fica extinta a partir da constituição da Empresa de que trata esta Lei.

Art. 3º A PORTOBRÁS, em harmonia com os planos e programas do Governo Federal, e nos limites estabelecidos por esta Lei, terá por finalidade realizar atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades.

Parágrafo único. As atividades relativas a vias navegáveis interiores serão exercidas pela PORTOBRÁS, em caráter transitório, até que o Poder Executivo venha a constituir entidade destinada a essa finalidade.

Art. 4º Para a realização de suas finalidades, compete à PORTOBRÁS:

I - Promover a execução da Política Portuária Nacional, segundo diretrizes baixadas pelo Ministério dos Transportes;

II - realizar ou promover e aprovar estudos, planos e projetos destinados à construção, expansão, melhoramento, manutenção e operação dos portos, bem como executar serviços de assistência técnica para os mesmos fins.

III - executar ou promover, autorizar e aprovar a execução de obras e serviços de construção, expansão e melhoramento de portos ou de suas instalações, qualquer que seja o regime de exploração dos mesmos;

IV - administrar e explorar os portos;

V - fiscalizar a administração e exploração dos portos que se encontrem em regime de concessão ou autorização;

VI - coordenar, superintender e fiscalizar, técnica, operacional e administrativamente, as entidades que lhe sejam vinculadas;

VII - promover o aproveitamento das vias navegáveis interiores, desenvolvendo sua utilização em favor da navegação;

VIII - autorizar a construção ou a execução de obras e serviços de qualquer natureza, que afetem as vias navegáveis interiores;

IX - promover a captação, em fontes internas e externas, de recursos a serem aplicados, diretamente ou por suas subsidiárias, na execução de suas programações;

X - promover desapropriações, nos termos da legislação em vigor;

XI - propor aos órgãos competentes da Administração Federal as medidas necessárias à instalação, permanência e funcionamento de serviços de comunicação, desobstrução, sinalização, segurança, polícia, alfândega, higiene, saúde e outras atividades afins.

§ 1º A competência discriminada nos itens VII e VIII deste artigo cessará quando se constituir a entidade prevista no parágrafo único do artigo 3º desta Lei.

§ 2º As atividades da PORTOBRÁS serão exercidas sem prejuízo da competência legal dos Ministérios e demais órgãos da Administração Federal relacionadas com portos e vias navegáveis.

Art. 5º Para a consecução de suas finalidades, a PORTOBRÁS poderá constituir subsidiárias, sob a forma de sociedade de economia mista ou empresa pública, de acordo com os interesses e necessidades ditados pela administração dos portos e das vias navegáveis interiores.

Parágrafo único. A PORTOBRÁS poderá participar de outras empresas cujas atividades sejam de interesse para a realização de seus objetivos.

Art. 6º A PORTOBRÁS será constituída com capital social inicial autorizado de Cr\$300.000.000,00 (trezentos milhões de cruzeiros), dividido em ações.

Parágrafo único. Poderão vir a participar do capital social da PORTOBRÁS pessoas jurídicas de direito público interno, bem como entidades da Administração Indireta da União, dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 7º Fica o Poder Executivo autorizado a transferir para o patrimônio da PORTOBRÁS, como participação da União no capital social da mesma Empresa:

I - a totalidade das ações, dos créditos e direitos que a União tenha nas entidades destinadas à exploração dos Portos ou vias navegáveis;

II - Os bens móveis e imóveis que constituem o acervo patrimonial dos portos, em regime de concessão ou autorização, ao término destas;

III - Os bens móveis e imóveis, valores, direitos e ações integrantes do patrimônio do DNPVN, assim como os bens móveis e imóveis integrantes do acervo patrimonial dos portos administrados diretamente pelo DNPVN;

IV - O domínio útil dos terrenos acrescidos de marinha, resultantes de obras ou serviços realizados pela PORTOBRÁS;

V - outros bens necessários a seu funcionamento.

§ 1º Os bens, direitos e ações integrantes do patrimônio do DNPVN ou por ele administrados e que não forem incorporados ao patrimônio da PORTOBRÁS na data da respectiva constituição terão o destino que lhes for dado pelo Ministério dos Transportes.

§ 2º Os bens, direitos e ações a que se refere o parágrafo anterior, enquanto não forem incorporados à PORTOBRÁS ou não tiverem a destinação prevista no mesmo parágrafo, permanecerão de propriedade da União, ficando sob a gestão e guarda da PORTOBRÁS.

Art. 8º Os atos constitutivos da PORTOBRÁS serão precedidos das seguintes providências, a cargo de Comissão especialmente designada pelo Ministro dos Transportes:

I - arrolamento dos bens, direitos e ações de que trata o artigo anterior;

II - avaliação dos bens, direitos e ações arrolados;

III - elaboração do projeto de Estatuto da Empresa, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da publicação desta Lei;

IV - proposta de todas as demais medidas julgadas necessárias ao funcionamento da Empresa.

§ 1º Do Estatuto a que se refere o item III deste artigo constarão, além das finalidades, do capital e dos recursos, na forma do disposto nesta Lei, a composição da Administração e do órgão de fiscalização da Empresa e as respectivas atribuições.

§ 2º Os atos constitutivos compreenderão:

I - aprovação da avaliação dos bens, direitos e ações arrolados;

II - aprovação do Estatuto, por Decreto.

§ 3º Os atos constitutivos serão o instrumento de transferência do domínio e posse dos bens, direitos, créditos e ações a que se refere este artigo, produzindo todos os efeitos de direito, inclusive perante o registro de imóveis.

Art. 9º Constituem receita da PORTOBRÁS:

I - recursos do Fundo Portuário Nacional (FPN), com a destinação específica que lhe cabe, em função dos objetivos da Empresa;

II - transferências de doações consignadas à Empresa no Orçamento Geral da União;

III - receitas decorrentes da prestação de serviços de toda natureza, compatíveis com as suas finalidades, a órgãos e entidades públicas ou particulares, nacionais, estrangeiras ou internacionais, mediante convênios, acordos, ajustes ou contratos;

IV - créditos de qualquer natureza que lhe forem destinados;

V - recursos de capital, inclusive os resultantes da conversão, em espécie, de bens e direitos;

VI - renda dos bens patrimoniais;

VII - recursos de operações de crédito, inclusive os provenientes de empréstimos e financiamentos obtidos pela Empresa, de origem nacional, estrangeira ou internacional;

VIII - doações feitas à Empresa;

IX - produto da venda de bens inservíveis; e

X - rendas provenientes de outras fontes.

§ 1º Observada a proibição constante do " caput " do artigo 1º do Decreto-lei nº 415, de 10 de janeiro de 1969, e a partir do exercício seguinte ao da constituição da PORTOBRÁS, o produto da arrecadação da Taxa de Melhoramento dos Portos será destinado integralmente ao Fundo Portuário Nacional.

§ 2º Os Fundos de Melhoramento dos Portos, a que se refere o artigo 3º do Decreto nº 60, de 19 de outubro de 1961, extinguir-se-ão a partir do exercício seguinte ao da constituição da PORTOBRÁS.

§ 3º Com a extinção dos Fundos de Melhoramento dos Portos, os saldos e as receitas por arrecadar se destinarão ao Fundo Portuário Nacional.

§ 4º A partir da extinção dos Fundos de Melhoramento dos Portos, os compromissos assumidos pelas Administrações dos portos, anteriormente e nos termos do artigo 15 da Lei número 3.421, de 10 de julho de 1958, serão atendidos com os recursos do Fundo Portuário Nacional.

§ 5º Serão automaticamente transferidos à PORTOBRÁS, constituindo-se em recursos financeiros da mesma Empresa:

a) as dotações consignadas no Orçamento da União para o DNPVN, relativas ao exercício em que ocorrer a constituição da Empresa;

b) os saldos das dotações orçamentárias transferidas para o DNPVN, relativas a exercícios anteriores àquele em que for constituída a Empresa.

Art. 10. O regime jurídico do pessoal da PORTOBRÁS será o da legislação trabalhista.

Art. 11. Aos funcionários do Quadro de Pessoal do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis aplicar-se-á o disposto na Lei número 6.184, de 11 de dezembro de 1974.

Art. 12. A existência de uma subsidiária em determinada unidade da Federação não impedirá a criação de outras na mesma unidade federativa, sendo também admitida a fusão, o desmembramento ou a incorporação de subsidiárias, na forma a ser regulada no Estatuto.

Art. 13. Os compromissos assumidos pelo DNPVN passam à responsabilidade da PORTOBRÁS, na data da constituição desta.

Art. 14. Os órgãos ou entidades vinculados ao DNPVN passarão a vincular-se à PORTOBRÁS.

Art. 15. As atuais concessionárias ou premissonárias de portos, qualquer que seja o regime de exploração, continuarão submetidas às normas legais específicas em vigor, com as modificações resultantes desta Lei.

Art. 16. A prestação de contas da PORTOBRÁS será submetida ao Ministro de Estado dos Transportes que, com o seu pronunciamento e a documentação referida no artigo 42 do Decreto-lei nº 100, de 25 de fevereiro de 1967, a remeterá ao Tribunal de Contas dentro do prazo de cento e vinte dias contados do encerramento de cada exercício da Empresa.

Art. 17. Observadas as ressalvas desta Lei, a PORTOBRÁS será regida pela legislação referente às sociedades por ações sob a forma autorizada pela Lei nº 4.728, de 14 de julho de 1965, não se lhe aplicando o disposto nos itens 1º e 3º do artigo 38 e no parágrafo único do artigo 81 do Decreto-lei nº 2.627, de 27 de setembro de 1940, bem como no § 5º do artigo 45 da Lei nº 4.728, de 14 de julho de 1965.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 19. Ficam revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 10 de julho de 1975; 154º da Independência e 87º da República.

ERNESTO GEISEL

Mário Henrique Simonsen

Dyrceu Araújo Nogueira

João Paulo dos Reis Velloso

Juarez Távara

ANEXO 9

LEI N° 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

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

I - Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

II - Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

I - Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de

mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

II - Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei.

V - Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário .

V - Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário. (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

VI - Estação de Transbordo de Cargas: a situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

VII - Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte: a destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta lei.

Art. 3º Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

CAPÍTULO II

Das Instalações Portuárias

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo: (Regulamento)

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

II - de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

III - de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima).

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

c) de turismo, para movimentação de passageiros. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

d) Estação de Transbordo de Cargas. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.

§ 3o A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infraestrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V - à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X - às garantias para adequada execução do contrato;

XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinqüenta anos;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

§ 5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§ 6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

§ 7º As autorizações de exploração de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte somente serão concedidas aos Estados ou Municípios, os quais poderão, com prévia autorização do órgão competente e mediante licitação, transferir a atividade para a iniciativa privada. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

Art. 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§ 1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta lei.

§ 2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§ 3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art. 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§ 1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XV, XVI, XVII e XVIII do § 4º do art. 4º desta lei.

§ 2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§ 3º As instalações de que trata o caput deste artigo ficarão sujeitas à fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (Vetado)

CAPÍTULO III

Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

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

II - de embarcações empregadas:

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

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

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;

III - relativas à movimentação de:

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

b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;

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

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra .

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pré-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador a Administração do Porto.

Art. 10. A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11. O operador portuário responde perante:

I - a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

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

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

IV - o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 12. O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13. Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14. O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil.

Art. 15. O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão

responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

CAPÍTULO IV

Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade: (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

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

III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

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

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso: (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso .

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24. O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta lei, e terá por competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta lei;

II - baixar as normas a que se refere o art. 28 desta lei;

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25. O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

CAPÍTULO V

Do Trabalho Portuário

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27. O órgão de gestão de mão-de-obra: (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

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

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

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

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

CAPÍTULO VI

Da Administração do Porto Organizado

SEÇÃO I

Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

- I - baixar o regulamento de exploração;
- II - homologar o horário de funcionamento do porto;
- III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;
- IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;
- VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;

IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infraestrutura portuária;

X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XIII - estimular a competitividade;

XIV - indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;

XV - baixar seu regimento interno;

XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público, sendo:

a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;

b) um representante do Estado onde se localiza o porto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

a) um representante da Administração do Porto;

b) um representante dos armadores;

c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;

d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;

b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;

c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III - pela Associação de Comércio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do conselho serão baixadas em ato do seu presidente

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

SEÇÃO II

Da Administração do Porto Organizado

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

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

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

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

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I - da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

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

II - da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira. (Regulamento)

SEÇÃO III

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados

Art. 35. A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - apurar responsabilidade tributária decorrente de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro; Atenção (2).gif (3185 bytes) (Vide Medida Provisória nº 320, 2006) (Revogado pela de Medida Provisória nº 497, de 2010) (Revogado pela Lei nº 12.350, de 2010)

VII - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII - autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX - administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X - assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais;

XI - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO VII

Das Infrações e Penalidades

Art. 37. Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I - na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III - na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência (Ufir);

III - proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário .

Art. 39. Compete à Administração do Porto:

I - determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40. Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

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

Art. 41. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42. Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44. A aplicação das penalidades previstas nesta lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

CAPÍTULO VIII

Das Disposições Finais

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974).

Art. 46. (Vetado)

CAPÍTULO IX

Das Disposições Transitórias

Art. 47. É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta lei para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Parágrafo único. Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta lei.

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta lei. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52. A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) (Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:

I - em 1993, 40% (quarenta por cento);

II - em 1994, 30% (trinta por cento);

III - em 1995, 20% (vinte por cento);

§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:

I - 30% (trinta por cento) em 1993;

II - 40% (quarenta por cento) em 1994;

III - 50% (cinquenta por cento) em 1995;

IV - 60% (sessenta por cento) em 1996;

V - 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.

§ 2º O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado. (Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996)

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei.

Art. 54. É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55. É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

§ 3º Considera-se:

I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

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

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

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

Art. 58. Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59. É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I - indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei;

II - o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo (IRSM), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento pelo trabalhador portuário avulso, da indenização .

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60. O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61. É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta lei.

Parágrafo único. O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62. O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63. O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de Ufir por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) de Ufir por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de Ufir por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64. São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65. O AITP será recolhido pelos operadores, portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66. O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67. É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FITP), de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta lei.

§ 1º São recursos do fundo:

I - o produto da arrecadação do AITP;

II - (Vetado);

III - o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV - a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68. Para os efeitos previstos nesta lei, os órgãos locais de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69. As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta lei.

Art. 70. É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71. O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72. (Vetado)

Art. 73. O BNDES, por intermédio do Finame, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75. Ficam revogados, no prazo de cento e oitenta dias contado da publicação desta lei, os arts. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto - Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 76. Ficam revogados, também os Decretos n°s 24.324, de 1° de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos -Leis n°s 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis n°s 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos - Leis n°s 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei n° 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1° do Decreto - Lei n° 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis n°s 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

Brasília, 25 de fevereiro de 1993; 172° da Independência e 105° da República.

ITAMAR FRANCO

Alberto Goldman

Walter Barelli

ANEXO 10

LEI No 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DO OBJETO

Art. 1º Constituem o objeto desta Lei:

I – criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;

II – dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;

III – criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;

IV – criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;

V – criar o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

CAPÍTULO II

DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação – SNV é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Art. 3º O Sistema Federal de Viação – SFV, sob jurisdição da União, abrange a malha arterial básica do Sistema Nacional de Viação, formada por eixos e terminais relevantes do ponto de vista da demanda de transporte, da integração nacional e das conexões internacionais.

Parágrafo único. O SFV compreende os elementos físicos da infra-estrutura viária existente e planejada, definidos pela legislação vigente.

Art. 4º São objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação:

I – dotar o País de infra-estrutura viária adequada;

II – garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens;

III – promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

§ 1º Define-se como infra-estrutura viária adequada a que torna mínimo o custo total do transporte, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas.

§ 2o Entende-se como operação racional e segura a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e garantir a segurança e a confiabilidade do transporte.

CAPÍTULO III

DO CONSELHO NACIONAL DE INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE

Art. 5o Fica criado o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, vinculado à Presidência da República, com a atribuição de propor ao Presidente da República políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens, em conformidade com:

I – as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo;

I - as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

II – as diretrizes para a integração física e de objetivos dos sistemas viários e das operações de transporte sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

III – a promoção da competitividade, para redução de custos, tarifas e fretes, e da descentralização, para melhoria da qualidade dos serviços prestados;

IV – as políticas de apoio à expansão e ao desenvolvimento tecnológico da indústria de equipamentos e veículos de transporte;

V – a necessidade da coordenação de atividades pertinentes ao Sistema Federal de Viação e atribuídas pela legislação vigente aos Ministérios dos Transportes, da Defesa e da Justiça e à Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República

Art. 6o No exercício da atribuição prevista no art. 5o, caberá ao CONIT:

I – propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização das respectivas políticas setoriais;

II – definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelos órgãos reguladores dos transportes terrestre e aquaviário, vinculados ao Ministério dos Transportes, conforme estabelece esta Lei, e pelo órgão regulador do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Defesa, conforme estabelece a Lei Complementar no 97, de 9 de junho de 1999;

II - definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelos órgãos reguladores dos transportes terrestre e aquaviário, vinculados ao Ministério dos Transportes, conforme estabelece esta Lei, pela Secretaria Especial de Portos e pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; (Redação dada pela Medida Provisória nº 369, de 2007)

II - definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelos órgãos reguladores dos transportes terrestre e aquaviário vinculados ao Ministério dos Transportes, conforme estabelece esta Lei, pela Secretaria Especial de Portos e pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

III – harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, visando à articulação dos órgãos encarregados do gerenciamento dos sistemas viários e da regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;

IV – aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País, submetendo ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as medidas específicas que implicarem a criação de subsídios;

V – aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País, propondo ao Poder Executivo e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação que atendam ao interesse nacional.

Art. 7º (VETADO)

Art. 7º-A. O CONIT será presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e terá como membros os Ministros de Estado da Defesa, da Justiça, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e o Secretário Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001) Revogado pela Medida Provisória nº 369, de 2007)

Art. 7º A O CONIT será presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e terá como membros os Ministros de Estado da Defesa, da Justiça, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e das Cidades. (Redação dada pela Lei nº 10.683, de 28.5.2003)

Art. 7º-A. O CONIT será presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e terá como membros os Ministros de Estado da Justiça, da Defesa, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, das Cidades e o Secretário Especial de Portos da Presidência da República. (Redação dada pela Medida Provisória nº 369, de 2007)

Art. 7º-A O Conit será presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e terá como membros os Ministros de Estado da Justiça, da Defesa, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, das Cidades e o Secretário Especial de Portos da Presidência da República. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

Parágrafo único. O Poder Executivo disporá sobre o funcionamento do CONIT.

Art. 8º (VETADO)

Art. 9º (VETADO)

Art. 10. (VETADO)

CAPÍTULO IV

DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES AQUAVIÁRIO E TERRESTRE

SEÇÃO I

Dos Princípios Gerais

Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

I – preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;

II – assegurar a unidade nacional e a integração regional;

III – proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;

IV – assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;

V – compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos;

VI – promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos;

VII – reduzir os danos sociais e econômicos decorrentes dos congestionamentos de tráfego;

VIII – assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades;

IX – estabelecer prioridade para o deslocamento de pedestres e o transporte coletivo de passageiros, em sua superposição com o transporte individual, particularmente nos centros urbanos;

X – promover a integração física e operacional do Sistema Nacional de Viação com os sistemas viários dos países limítrofes;

XI – ampliar a competitividade do País no mercado internacional;

XII – estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes.

SEÇÃO II

Das Diretrizes Gerais

Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

I – descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal;

II – aproveitar as vantagens comparativas dos diferentes meios de transporte, promovendo sua integração física e a conjugação de suas operações, para a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens;

III – dar prioridade aos programas de ação e de investimentos relacionados com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação;

IV – promover a pesquisa e a adoção das melhores tecnologias aplicáveis aos meios de transporte e à integração destes;

V – promover a adoção de práticas adequadas de conservação e uso racional dos combustíveis e de preservação do meio ambiente;

VI – estabelecer que os subsídios incidentes sobre fretes e tarifas constituam ônus ao nível de governo que os imponha ou conceda;

VII – reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica.

Art. 13. As outorgas a que se refere o inciso I do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

I – concessão, quando se tratar de exploração de infra-estrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infra-estrutura;

II – (VETADO)

III – (VETADO)

IV - permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros desvinculados da exploração da infra-estrutura; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

V - autorização, quando se tratar de prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, de prestação de serviço de transporte aquaviário, ou de exploração de infra-estrutura de uso privativo. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

V - autorização, quando se tratar de: (Redação dada pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros; (Incluído pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

b) prestação de serviço de transporte aquaviário; (Incluído pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

c) exploração de infraestrutura de uso privativo; e (Incluído pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

d) transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária, por operador ferroviário independente. (Incluído pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

Parágrafo único. Considera-se, para os fins da alínea “d” do inciso V do caput, operador ferroviário independente a pessoa jurídica detentora de autorização para transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração da infraestrutura. (Incluído pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

Art. 14. O disposto no art. 13 aplica-se segundo as diretrizes:

I – depende de concessão:

a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;

b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária;

II – (VETADO)

III – depende de autorização:

a) (VETADO)

b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;

c) a construção e operação de terminais portuários privativos;

c) a construção e operação de terminais de uso privativo, conforme disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

d) (VETADO)

e) o transporte aquaviário; (Incluída pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

g) a construção e exploração de Estações de Transbordo de Cargas; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

h) a construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

i) o transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura, por operador ferroviário independente; e (Incluído pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

IV - depende de permissão: (Incluída pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

a) o transporte rodoviário coletivo regular de passageiros; (Incluída pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

b) o transporte ferroviário de passageiros não associado à infra-estrutura. (Incluída pela Medida Provisória nº 353, de 2007)

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura. (Redação dada pela Lei nº 11.483, de 2007)

§ 1o As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal.

§ 2o É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3o As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

§ 4o Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51.

§ 4o Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 14-A O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Parágrafo único. O transportador a que se refere o caput terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

CAPÍTULO V

DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Art. 15. (VETADO)

Art. 16. (VETADO)

Art. 17. (VETADO)

Art. 18. (VETADO)

Art. 19. (VETADO)

CAPÍTULO VI

DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES

TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

SEÇÃO I

Dos Objetivos, da Instituição e das Esferas de Atuação

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

I – implementar, em suas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas,

arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entidades integrantes da Administração Federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas ao Ministério dos Transportes, nos termos desta Lei.

§ 1º A ANTT e a ANTAQ terão sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

§ 2º O regime autárquico especial conferido à ANTT e à ANTAQ é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;

II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;

III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

IV – o transporte rodoviário de cargas;

V – a exploração da infra-estrutura rodoviária federal;

VI – o transporte multimodal;

VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.

§ 1º A ANTT articular-se-á com as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte terrestre com os outros meios de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 2o A ANTT harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano.

§ 3o A ANTT articular-se-á com entidades operadoras do transporte dutoviário, para resolução de interfaces intermodais e organização de cadastro do sistema de dutovias do Brasil.

Art. 23. Constituem a esfera de atuação da ANTAQ:

I – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;

II – os portos organizados;

III – os terminais portuários privativos;

II - os portos organizados e as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

III - os terminais portuários privativos e as Estações de Transbordo de Cargas; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

IV – o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

V - a exploração da infra-estrutura aquaviária federal.(Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 1o A ANTAQ articular-se-á com as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 2o A ANTAQ harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados e dos Municípios encarregados do gerenciamento das operações de transporte aquaviário intermunicipal e urbano.

SEÇÃO II

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

I – promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte;

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III – propor ao Ministério dos Transportes os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre;

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

V – editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

IX – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública para o cumprimento do disposto no inciso V do art. 15;

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

X – adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

XI – promover estudos sobre a logística do transporte intermodal, ao longo de eixos ou fluxos de produção;

XII – habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;

XIII – promover levantamentos e organizar cadastro relativos ao sistema de dutovias do Brasil e às empresas proprietárias de equipamentos e instalações de transporte dutoviário;

XIV – estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

XV – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XVI - representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito

Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas. (Incluído pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANTT poderá:

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

II – participar de foros internacionais, sob a coordenação do Ministério dos Transportes.

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário: (Redação dada pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II – administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

VI – articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

VII – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor.

VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários. (Incluído pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, a ANTT estimulará a formação de associações de usuários, no âmbito de cada concessão ferroviária, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

II – autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III – autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV – promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V – habilitar o transportador internacional de carga;

VI – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do caput, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

SEÇÃO III

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I – promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de serviços portuários;

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III – propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

III - propor: (Redação dada pela Medida Provisória nº 369, de 2007)

a) ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária fluvial e lacustre, excluídos os portos outorgados às companhias docas, e de prestação de serviços de transporte aquaviário; e (Incluído pela Medida Provisória nº 369, de 2007)

b) à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura portuária marítima e dos portos outorgados às companhias docas; (Incluído pela Medida Provisória nº 369, de 2007)

III - propor: (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

a) ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária fluvial e lacustre, excluídos os portos outorgados às companhias docas, e de prestação de serviços de transporte aquaviário; e (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

b) à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às companhias docas; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu

acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII – controlar, acompanhar e proceder à revisão e ao reajuste de tarifas, nos casos de serviços públicos de transporte de passageiros, fixando-as e homologando-as, em obediência às diretrizes formuladas pelo Ministro de Estado dos Transportes, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

VII - aprovar as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

VIII – promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX – (VETADO)

X – representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI – (VETADO)

XII – supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIII – (VETADO)

XIV – estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias, nos termos da Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XV – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para exploração dos portos organizados em obediência ao disposto na Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;;

XVI – cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de concessão quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União e arrendados nos termos do inciso I do art. 4o da Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;;

XVII – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública para o cumprimento do disposto no inciso V do art. 15;

VII - aprovar as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; (Redação dada pela Medida Provisória nº 369, de 2007)

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

XVIII – (VETADO)

XIX – estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXII - autorizar a construção e a exploração de terminais portuários de uso privativo, conforme previsto na Lei no 8.630, de 1993;(Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei no 9.432, de 8 de janeiro de 1997; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXVI - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Estação de Transbordo de Carga; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

XXVII - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

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

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

II – participar de foros internacionais, sob a coordenação do Ministério dos Transportes.

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

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

§ 3o O presidente do Conselho de Autoridade Portuária, como referido na alínea a do inciso I do art. 31 da Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, será indicado pela ANTAQ e a representará em cada porto organizado.

§ 4o O grau de recurso a que se refere o § 2o do art. 5o da Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a ser atribuído à ANTAQ.

SEÇÃO IV

Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

SUBSEÇÃO I

Das Normas Gerais

Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

I – a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas;

II – os instrumentos de concessão ou permissão sejam precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, na forma prevista no inciso I, definindo claramente:

- a) (VETADO)
- b) limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão;
- c) pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais, quando for o caso.
- d) prazos contratuais. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 29. Somente poderão obter autorização, concessão ou permissão para prestação de serviços e para exploração das infra-estruturas de transporte doméstico pelos meios aquaviário e terrestre as empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pela respectiva Agência.

Art. 30. É permitida a transferência da titularidade das outorgas de autorização, concessão ou permissão, preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos a que se refere o art. 29.

Art. 30. É permitida a transferência da titularidade das outorgas de concessão ou permissão, preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos a que se refere o art. 29. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 1º A transferência da titularidade da outorga só poderá ocorrer mediante prévia e expressa autorização da respectiva Agência de Regulação, observado o disposto na alínea b do inciso II do art. 20.

§ 2º Para o cumprimento do disposto no caput e no § 1º, serão também consideradas como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias, permissionárias ou autorizadas.

§ 2o Para o cumprimento do disposto no caput e no § 1o, serão também consideradas como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias ou permissionárias. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 31. A Agência, ao tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração da ordem econômica, deverá comunicá-lo ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, conforme o caso.

Art. 32. As Agências acompanharão as atividades dos operadores estrangeiros que atuam no transporte internacional com o Brasil, visando a identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos, adotados em outros países, que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil.

§ 1o Para os fins do disposto no caput, a Agência poderá solicitar esclarecimentos e informações e, ainda, citar os agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise.

§ 1o Para os fins do disposto no caput, a Agência poderá solicitar esclarecimentos e informações e, ainda, notificar os agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2o Identificada a existência de legislação, procedimento ou prática prejudiciais aos interesses nacionais, a Agência instruirá o processo respectivo e proporá, ou aplicará, conforme o caso, sanções, na forma prevista na legislação brasileira e nos regulamentos e acordos internacionais.

Art. 33. Os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão a serem editados e celebrados pela ANTT e pela ANTAQ obedecerão ao disposto na Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares a serem editadas pelas Agências.

SUBSEÇÃO II

Das Concessões

Art. 34. (VETADO)

Art. 34-A As concessões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infra-estrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infra-estrutura, terão caráter de exclusividade quanto a seu objeto e serão precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência e no respectivo edital. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 1o As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2o O edital de licitação indicará obrigatoriamente: (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

I – definições do objeto da concessão;

II – prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

III – modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

IV – deveres relativos a exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;

V – obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

VI – garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;

VII – tarifas;

VIII – critérios para reajuste e revisão das tarifas;

IX – receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;

X – direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;

XI – critérios para reversibilidade de ativos;

XII – procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;

XIII – procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;

XIV – obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

XV – procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XVI – regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;

XVII – sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XVIII – casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do caput deverão considerar:

a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XVII do caput poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3o A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do caput será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4o O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 36. (VETADO)

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário;

III – adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

SUBSEÇÃO III

Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infra-estrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas,

devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência, e pelo respectivo edital.

§ 1o O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1o e dos incisos II a V do § 2o do art. 34.

§ 1o O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1o e dos incisos II a V do § 2o do art. 34-A. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2o O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I – o objeto da permissão;

II – o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III – o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV – as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V – as exigências de prestação de serviços adequados.

Art. 39. O contrato de permissão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

I – objeto da permissão, definindo-se as rotas e itinerários;

II – prazo de vigência e condições para sua prorrogação;

III – modo, forma e condições de prestação dos serviços, em função da evolução da demanda;

IV – obrigações dos permissionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

V – tarifas;

VI – critérios para reajuste e revisão de tarifas;

VII – direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do permissionário;

VIII – procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades permitidas e para auditoria do contrato;

IX – obrigatoriedade de o permissionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

X – procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XI – regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, incluindo conciliação e arbitragem;

XII – sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XIII – casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios a que se refere o inciso VI do caput deverão considerar:

a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XII do caput poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XIII do caput será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 40. (VETADO)

Art. 41. Em função da evolução da demanda, a Agência poderá autorizar a utilização de equipamentos de maior capacidade e novas frequências e horários, nos termos da permissão outorgada, conforme estabelece o inciso III do § 2o do art. 38.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 42. O contrato estabelecerá que o permissionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do permissionário;

III – adotar as melhores práticas de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

SUBSEÇÃO IV

Das Autorizações

Art. 43. A autorização aplica-se segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

I – independe de licitação;

II – é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição;

III – não prevê prazo de vigência ou termo final, extinguindo-se pela sua plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação.

Art. 44. A autorização será disciplinada em regulamento próprio pela Agência e será outorgada mediante termo que indicará:

I – o objeto da autorização;

II – as condições para sua adequação às finalidades de atendimento ao interesse público, à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

III – as condições para anulação ou cassação;

IV – as condições para a transferência de sua titularidade, segundo o disposto no art. 30.(Revogado pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

V - sanções pecuniárias. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 45. Os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico, adotando-se nestes casos as providências previstas no art. 31.

Art. 46. As autorizações para prestação de serviços de transporte internacional de cargas obedecerão ao disposto nos tratados, convenções e outros instrumentos internacionais de que o Brasil é signatário, nos acordos entre os respectivos países e nas regulamentações complementares das Agências.

Art. 47. A empresa autorizada não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da outorga da autorização ou do início das atividades, devendo observar as novas condições impostas por lei e pela regulamentação, que lhe fixará prazo suficiente para adaptação.

Art. 48. Em caso de perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização, ou de sua transferência irregular, a Agência extingui-la-á mediante cassação.

Art. 49. É facultado à Agência autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência.

§ 1o A autorização em caráter de emergência vigorará por prazo máximo e improrrogável de cento e oitenta dias, não gerando direitos para continuidade de prestação dos serviços.

§ 2o A liberdade de preços referida no art. 45 não se aplica à autorização em caráter de emergência, sujeitando-se a empresa autorizada, nesse caso, ao regime de preços estabelecido pela Agência para as demais outorgas.

SUBSEÇÃO V

Das Normas Específicas para as Atividades em Curso

Art. 50. As empresas que, na data da instalação da ANTT ou da ANTAQ, forem detentoras de outorgas expedidas por entidades públicas federais do setor dos transportes, terão, por meio de novos instrumentos de outorga, seus direitos ratificados e adaptados ao que dispõem os arts. 13 e 14.

Parágrafo único. Os novos instrumentos de outorga serão aplicados aos mesmos objetos das outorgas anteriores e serão regidos, no que couber, pelas normas gerais estabelecidas nas Subseções I, II, III e IV desta Seção.

Art. 51. (VETADO)

Art. 51-A Fica atribuída à ANTAQ a competência de supervisão e de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas Administrações Portuárias nos portos organizados, respeitados os termos da Lei nº 8.630, de 1993. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 1º Na atribuição citada no caput deste artigo incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados pelo Ministério dos Transportes nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2º A ANTAQ prestará ao Ministério dos Transportes todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

SEÇÃO V

Da Estrutura Organizacional das Agências

Art. 52. A ANTT e a ANTAQ terão Diretorias atuando em regime de colegiado como órgãos máximos de suas estruturas organizacionais, as quais contarão também com um Procurador-Geral, um Ouvidor e um Corregedor.

Art. 53. A Diretoria da ANTT será composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores e a Diretoria da ANTAQ será composta por um Diretor-Geral e dois Diretores.

§ 1º Os membros da Diretoria serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos, e serão nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea f do inciso III do art. 52 da Constituição Federal.

§ 2º O Diretor-Geral será nomeado pelo Presidente da República dentre os integrantes da Diretoria, e investido na função pelo prazo fixado no ato de nomeação.

Art. 54. Os membros da Diretoria cumprirão mandatos de quatro anos, não coincidentes, admitida uma recondução.

Parágrafo único. Em caso de vacância no curso do mandato, este será completado pelo sucessor investido na forma prevista no § 1º do art. 53.

Art. 55. Para assegurar a não-coincidência, os mandatos dos primeiros membros da Diretoria da ANTT serão de dois, três, quatro, cinco e seis anos, e os mandatos dos primeiros membros da Diretoria da ANTAQ serão de dois, três e quatro anos, a serem estabelecidos no decreto de nomeação.

Art. 56. Os membros da Diretoria perderão o mandato em virtude de renúncia, condenação judicial transitada em julgado, processo administrativo disciplinar, ou descumprimento manifesto de suas atribuições.

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.

Art. 57. Aos membros das Diretorias das Agências é vedado o exercício de qualquer outra atividade profissional, empresarial, sindical ou de direção político-partidária.

Art. 58. Está impedida de exercer cargo de direção na ANTT e na ANTAQ a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos doze meses anteriores à data de início do mandato, um dos seguintes vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência:

I – participação direta como acionista ou sócio;

II – administrador, gerente ou membro do Conselho Fiscal;

III – empregado, ainda que com contrato de trabalho suspenso, inclusive de sua instituição controladora, ou de fundação de previdência de que a empresa ou sua controladora seja patrocinadora ou custeadora.

Parágrafo único. Também está impedido de exercer cargo de direção o membro de conselho ou diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligados às atividades reguladas pela respectiva Agência.

Art. 59. Até um ano após deixar o cargo, é vedado ao ex-Diretor representar qualquer pessoa ou interesse perante a Agência de cuja Diretoria tiver participado.

Parágrafo único. É vedado, ainda, ao ex-Diretor utilizar informações privilegiadas, obtidas em decorrência do cargo exercido, sob pena de incorrer em improbidade administrativa.

Art. 60. Compete à Diretoria exercer as atribuições e responder pelos deveres que são conferidos por esta Lei à respectiva Agência.

Parágrafo único. A Diretoria aprovará o regimento interno da Agência.

Art. 61. Cabe ao Diretor-Geral a representação da Agência e o comando hierárquico sobre pessoal e serviços, exercendo a coordenação das competências administrativas, bem como a presidência das reuniões da Diretoria.

Art. 62. Compete à Procuradoria-Geral exercer a representação judicial da respectiva Agência, com as prerrogativas processuais da Fazenda Pública.

Parágrafo único. O Procurador-Geral deverá ser bacharel em Direito com experiência no efetivo exercício da advocacia e será nomeado pelo Presidente da República, atendidos os pré-requisitos legais e as instruções normativas da Advocacia-Geral da União.

Art. 63. O Ouvidor será nomeado pelo Presidente da República, para mandato de três anos, admitida uma recondução.

Parágrafo único. São atribuições do Ouvidor:

I – receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações afetos à respectiva Agência, e responder diretamente aos interessados;

II – produzir semestralmente, ou quando a Diretoria da Agência julgar oportuno, relatório circunstanciado de suas atividades.

Art. 64. À Corregedoria compete fiscalizar as atividades funcionais da respectiva Agência e a instauração de processos administrativos e disciplinares, excetuado o disposto no art. 56.

Parágrafo único. Os Corregedores serão nomeados pelo Presidente da República.

Art. 65. (VETADO)

SEÇÃO VI

Do Processo Decisório das Agências

Art. 66. O processo decisório da ANTT e da ANTAQ obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade.

Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas que ficarão disponíveis para conhecimento geral, juntamente com os documentos que as instruem.

Parágrafo único. Quando a publicidade colocar em risco a segurança do País, ou violar segredo protegido, os registros correspondentes serão mantidos em sigilo.

Art. 68. As iniciativas de projetos de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública.

§ 1º Na invalidação de atos e contratos, será previamente garantida a manifestação dos interessados.

§ 2º Os atos normativos das Agências somente produzirão efeitos após publicação no Diário Oficial, e aqueles de alcance particular, após a correspondente notificação.

§ 3º Qualquer pessoa, desde que seja parte interessada, terá o direito de peticionar ou de recorrer contra atos das Agências, no prazo máximo de trinta dias da sua oficialização, observado o disposto em regulamento.

SEÇÃO VII

Dos Quadros de Pessoal

Art. 69. A ANTT e a ANTAQ terão suas relações de trabalho regidas pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 – Consolidação das Leis do Trabalho, e legislação correlata, em regime de emprego público. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003) (Revogado pela Lei 10.871, de 2004)

Art. 70. Para constituir os quadros de pessoal efetivo e de cargos comissionados da ANTT e da ANTAQ, ficam criados:

I - os empregos públicos de nível superior de Regulador e de Analista de Suporte à Regulação; (Vide Lei nº 10.871, de 2004) (Revogado pela Lei 10.871, de 2004)

II - os empregos públicos de nível médio de Técnico em Regulação e de Técnico de Suporte à Regulação; (Vide Lei nº 10.871, de 2004) (Revogado pela Lei 10.871, de 2004)

III - os cargos efetivos de nível superior de Procurador;

IV - os Cargos Comissionados de Direção – CD, de Gerência Executiva – CGE, de Assessoria – CA e de Assistência – CAS;

V - os Cargos Comissionados Técnicos – CCT.

§ 1o Os quantitativos dos empregos públicos, dos cargos efetivos e dos diferentes níveis de cargos comissionados da ANTT e da ANTAQ encontram-se estabelecidos nas Tabelas I, II, III e IV do Anexo I desta Lei. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

§ 1o Os quantitativos dos diferentes níveis de cargos comissionados da ANTT e da ANTAQ encontram-se estabelecidos nas Tabelas II e IV do Anexo I desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 10.871, de 2004)

§ 2o Os limites de salários para os empregos públicos de nível superior e de nível médio da ANTT e da ANTAQ são fixados na Tabela VII do Anexo I desta Lei. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003) (Revogado pela Lei 10.871, de 2004)

§ 3o É vedado aos empregados, aos requisitados, aos ocupantes de cargos comissionados e aos dirigentes das Agências o exercício regular de outra atividade profissional, inclusive gestão operacional de empresa ou direção político-partidária, excetuados os casos admitidos em lei. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

§ 3o É vedado aos ocupantes de cargos efetivos, aos requisitados, aos ocupantes de cargos comissionados e aos dirigentes das Agências o exercício regular de outra atividade profissional, inclusive gestão operacional de empresa ou direção político-partidária, excetuados os casos admitidos em lei. (Redação dada pela Lei nº 10.871, de 2004)

Art. 71. A investidura nos empregos públicos do quadro de pessoal efetivo da ANTT e da ANTAQ dar-se-á por meio de concurso público de provas ou de provas e títulos, conforme disposto nos respectivos regimentos. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

§ 1o O concurso público poderá ser realizado para provimento efetivo de pessoal em classes distintas de um mesmo emprego público, conforme a disponibilidade orçamentária e de vagas. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

§ 2o Poderá ainda fazer parte do concurso, para efeito eliminatório e classificatório, curso de formação específica. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003) (Revogado pela Lei 10.871, de 2004)

Art. 72. Os Cargos Comissionados de Gerência Executiva, de Assessoria e de Assistência são de livre nomeação e exoneração da Diretoria da Agência.

Art. 73. Os ocupantes dos Cargos Comissionados a que se refere o inciso IV do art. 70, mesmo quando requisitados de outros órgãos ou entidades da Administração Pública, receberão remuneração conforme a Tabela V do Anexo I. (Revogado pela Medida Provisória nº 375, de 2007) (Revogado pela Lei nº 11.526, de 2007).

Parágrafo único. Os ocupantes dos cargos a que se refere o caput poderão optar por receber a remuneração do seu cargo efetivo ou emprego permanente no órgão de origem, acrescido do valor remuneratório adicional correspondente a:

I – parcela referente à diferença entre a remuneração de seu cargo efetivo ou emprego permanente de origem e o valor remuneratório do cargo exercido na Agência; ou (Revogado pela Medida Provisória nº 375, de 2007) (Revogado pela Lei nº 11.526, de 2007).

II – vinte e cinco por cento da remuneração do cargo exercido na Agência, para os Cargos Comissionados de Direção, de Gerência Executiva e de Assessoria nos níveis CA I e CA II, e cinquenta e cinco por cento da remuneração dos Cargos Comissionados de Assessoria, no nível CA III, e dos de Assistência.

II - 40% (quarenta por cento) da remuneração do cargo exercido na Agência Reguladora, para os Cargos Comissionados de Direção, de Gerência Executiva e de Assessoria nos níveis CA I e II, e 65% (sessenta e cinco por cento) da remuneração dos Cargos Comissionados de Assessoria no nível III e dos de Assistência. (Redação dada pela Lei nº 10.470, de 25.6.2002)) (Revogado pela Medida Provisória nº 375, de 2007) (Revogado pela Lei nº 11.526, de 2007).

Art. 74. Os Cargos Comissionados Técnicos a que se refere o inciso V do art. 70 são de ocupação privativa de empregados do Quadro de Pessoal Efetivo e dos Quadros de Pessoal Específico e em Extinção de que tratam os arts. 113 e 114 e de requisitados de outros órgãos e entidades da Administração Pública.

Art. 74. Os Cargos Comissionados Técnicos a que se refere o inciso V do art. 70 são de ocupação privativa de empregados do Quadro de Pessoal Efetivo e dos Quadros de Pessoal Específico e em Extinção de que tratam os arts. 113 e 114-A e de requisitados de outros órgãos e entidades da Administração Pública. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001) (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

Art. 74. Os Cargos Comissionados Técnicos a que se refere o inciso V do art. 70 desta Lei são de ocupação privativa de ocupantes de cargos efetivos do Quadro de Pessoal Efetivo e dos Quadros de Pessoal Específico e em Extinção de que tratam os arts. 113 e 114-A desta Lei e de requisitados de outros órgãos e entidades da Administração Pública. (Redação dada pela Lei nº 10.871, de 2004)

Parágrafo único. Ao ocupante de Cargo Comissionado Técnico será pago um valor acrescido ao salário ou vencimento, conforme a Tabela VI do Anexo I desta Lei. (Revogado pela Medida Provisória nº 375, de 2007) (Revogado pela Lei nº 11.526, de 2007).

Art. 75. O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão divulgará, no prazo de trinta dias a contar da data de publicação desta Lei, tabela estabelecendo as equivalências entre os Cargos Comissionados e Cargos Comissionados Técnicos previstos nas Tabelas II e IV do Anexo I e os Cargos em Comissão do Grupo Direção e Assessoramento Superior – DAS, para efeito de aplicação de legislações específicas relativas à percepção de vantagens, de caráter remuneratório ou não, por servidores ou empregados públicos.

Art. 76. Nos termos do inciso IX do art. 37 da Constituição, ficam a ANTT e a ANTAQ autorizadas a efetuar contratação temporária, por prazo não excedente a trinta e seis meses, do pessoal técnico imprescindível ao exercício de suas atribuições institucionais. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

§ 1º Para os fins do disposto no caput, são consideradas necessidades temporárias de excepcional interesse público as atividades relativas à implementação, ao acompanhamento e à avaliação de projetos e programas de caráter finalístico na área de

transportes, imprescindíveis à implantação e à atuação da Agência.

§ 2º As contratações temporárias, bem como a forma e os níveis de remuneração, serão regulados pelo regimento interno da Agência. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003) (Revogado pela Lei 10.871, de 2004)

SEÇÃO VIII

Das Receitas e do Orçamento

Art. 77. Constituem receitas da ANTT e da ANTAQ:

I - dotações, créditos especiais, transferências e repasses que forem consignados no Orçamento Geral da União para cada Agência;

I - dotações que forem consignadas no Orçamento Geral da União para cada Agência, créditos especiais, transferências e repasses; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

II – recursos provenientes dos instrumentos de outorgas e arrendamentos administrados pela respectiva Agência; (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória no 2.181-45, de 24 de agosto de 2001; (Redação dada pela Lei nº 11.483, de 2007)

III – os produtos das arrecadações de taxas de outorgas e de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infra-estrutura atribuídas a cada Agência;

III - os produtos das arrecadações de taxas de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infra-estrutura atribuídas a cada Agência. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

IV – recursos provenientes de acordos, convênios e contratos, inclusive os referentes à prestação de serviços técnicos e fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações;

V – o produto das arrecadações de cada Agência, decorrentes da cobrança de emolumentos e multas;

VI – outras receitas, inclusive as resultantes de aluguel ou alienação de bens, da aplicação de valores patrimoniais, de operações de crédito, de doações, legados e subvenções.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

Art. 78. A ANTT e a ANTAQ submeterão ao Ministério dos Transportes suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

Parágrafo único. O superávit financeiro anual apurado pela ANTT ou pela ANTAQ, relativo aos incisos II a V do art. 77, deverá ser incorporado ao respectivo orçamento do exercício seguinte, de acordo com a Lei no 4.320, de 17 de março de 1964, não se aplicando o disposto no art. 1o da Lei no 9.530, de 10 de dezembro de 1997, podendo ser utilizado no custeio de despesas de manutenção e funcionamento de ambas as Agências, em projetos de estudos e pesquisas no campo dos transportes, ou na execução de projetos de infra-estrutura a cargo do DNIT, desde que devidamente programados no Orçamento Geral da União.

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal: (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

I - advertência; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

II - multa; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

III - suspensão (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

IV - cassação (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

V - declaração de inidoneidade. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Parágrafo único. Na aplicação das sanções referidas no caput, a ANTAQ observará o disposto na Lei no 8.630, de 1993, inclusive no que diz respeito às atribuições da Administração Portuária e do Conselho de Autoridade Portuária.(Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 78-B. O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até decisão final.

Art. 78-C. No processo administrativo de que trata o art. 78-B, serão assegurados o contraditório e a ampla defesa, permitida a adoção de medidas cautelares de necessária urgência. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 78-D. Na aplicação de sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Parágrafo único. Entende-se por reincidência específica a repetição de falta de igual natureza. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 78-E. Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido com dolo ou culpa. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais). (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 1º O valor das multas será fixado em regulamento aprovado pela Diretoria de cada Agência, e em sua aplicação será considerado o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2º A imposição, ao prestador de serviço de transporte, de multa decorrente de infração à ordem econômica observará os limites previstos na legislação específica. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 78-G. A suspensão, que não terá prazo superior a cento e oitenta dias, será imposta em caso de infração grave cujas circunstâncias não justifiquem a cassação. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANTT e a ANTAQ poderão cassar a autorização. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 78-I. A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Parágrafo único. O prazo de vigência da declaração de inidoneidade não será superior a cinco anos. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 78-J. Não poderá participar de licitação ou receber outorga de concessão ou permissão, e bem assim ter deferida autorização, a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, que tenha sido declarada inidônea ou tenha sido punida nos cinco anos anteriores com a pena de cassação ou, ainda, que tenha sido titular de concessão ou permissão objeto de caducidade no mesmo período. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

CAPÍTULO VII

DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

SEÇÃO I

Da Instituição, dos Objetivos e das Atribuições

Art. 79. Fica criado o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, pessoa jurídica de direito público, submetido ao regime de autarquia, vinculado ao Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. O DNIT terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 80. Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de

capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.

Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de:

I – vias navegáveis;

II – ferrovias e rodovias federais;

III – instalações e vias de transbordo e de interface intermodal;

IV – instalações portuárias.

IV - instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas. (Redação dada pela Medida Provisória nº 369, de 2007)

IV - instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

I – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viária-s;

III – fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infra-estrutura viária;

IV – administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias;

V – gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção, recuperação e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas; (Redação dada pela Medida Provisória nº 369, de 2007)

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União; (Redação dada pela Medida Provisória nº 369, de 2007)

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas; (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União; (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

VI – participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VII – realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;

VIII – firmar convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais, no exercício de suas atribuições;

IX – declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;

X – elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;

XI – adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

XII – administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais.

XIII - desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

XIV - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

XV - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

XVI - aprovar projetos de engenharia cuja execução modifique a estrutura do Sistema Federal de Viação, observado o disposto no inciso IX do caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

XVII - (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes

Terrestres - ANTT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos; (Incluído pela Lei nº 11.483, de 2007)

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e (Incluído pela Lei nº 11.483, de 2007)

XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento. (Incluído pela Lei nº 11.483, de 2007)

§ 1o As atribuições a que se refere o caput não se aplicam aos elementos da infraestrutura concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ, à exceção das competências expressas no art. 21 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, que serão sempre exercidas pelo DNIT, diretamente ou mediante convênios de delegação.

§ 1o As atribuições a que se refere o caput não se aplicam aos elementos da infraestrutura concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ. (Redação dada pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

§ 2o No exercício das atribuições previstas nos incisos IV e V e relativas a vias navegáveis e instalações portuárias, o DNIT observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha.

§ 2o No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis e instalações portuárias, o DNIT observará as prerrogativas específicas da Autoridade Marítima. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 3o É, ainda, atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei no 9.503, de 1997, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

§ 4o . (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

§ 4o O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do caput deste artigo, cabendo à ANTT a

responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do caput do art. 25 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.483, de 2007)

SEÇÃO II

Das Contratações e do Controle

Art. 83. Na contratação de programas, projetos e obras decorrentes do exercício direto das atribuições previstas nos incisos IV e V do art. 82, o DNIT deverá zelar pelo cumprimento das boas normas de concorrência, fazendo com que os procedimentos de divulgação de editais, julgamento das licitações e celebração dos contratos se processem em fiel obediência aos preceitos da legislação vigente, revelando transparência e fomentando a competição, em defesa do interesse público.

Art. 83. Na contratação de programas, projetos e obras decorrentes do exercício direto das atribuições de que trata o art. 82, o DNIT deverá zelar pelo cumprimento das boas normas de concorrência, fazendo com que os procedimentos de divulgação de editais, julgamento de licitações e celebração de contratos se processem em fiel obediência aos preceitos da legislação vigente, revelando transparência e fomentando a competição, em defesa do interesse público. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Parágrafo único. O DNIT fiscalizará o cumprimento das condições contratuais, quanto às especificações técnicas, aos preços e seus reajustamentos, aos prazos e cronogramas, para o controle da qualidade, dos custos e do retorno econômico dos investimentos.

Art. 84. No exercício das atribuições previstas nos incisos IV e V do art. 82, o DNIT poderá firmar convênios de delegação ou cooperação com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, buscando a descentralização e a gerência eficiente dos programas e projetos.

§ 1º Os convênios deverão conter compromisso de cumprimento, por parte das entidades delegatárias, dos princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei, particularmente quanto aos preceitos do art. 83.

§ 2º O DNIT supervisionará os convênios de delegação, podendo declará-los extintos, ao verificar o descumprimento de seus objetivos e preceitos.

§ 2º O DNIT supervisionará os convênios de delegação, podendo denunciá-los ao verificar o descumprimento de seus objetivos e preceitos. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

SEÇÃO III

Da Estrutura Organizacional do DNIT

Art. 85. O DNIT será dirigido por um Conselho de Administração e uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores. (Vide Medida Provisória nº 283, de 2006)

Art. 85. O DNIT será dirigido por um Conselho de Administração e uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e pelas Diretorias Executiva, de Infra-Estrutura Ferroviária, de Infra-Estrutura Rodoviária, de Administração e Finanças, de Planejamento e Pesquisa, e de Infra-Estrutura Aquaviária. (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

Parágrafo único. (VETADO)

§ 2º Às Diretorias compete:(Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

I - Diretoria Executiva: (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

a) orientar, coordenar e supervisionar as atividades das Diretorias setoriais e dos órgãos regionais; e (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

b) assegurar o funcionamento eficiente e harmônico do DNIT; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

II - Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária: (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, manutenção, operação e restauração da infra-estrutura ferroviária; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; e (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infra-estrutura de transporte ferroviário, observado o disposto no art. 82 desta Lei; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

III - Diretoria de Infra-Estrutura Rodoviária: (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)
(Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infra-estrutura rodoviária; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infra-estrutura de transporte rodoviário, observado o disposto no art. 82 desta Lei; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

IV - Diretoria de Administração e Finanças: planejar, administrar, orientar e controlar a execução das atividades relacionadas com os Sistemas Federais de Orçamento, de Administração Financeira, de Contabilidade, de Organização e Modernização Administrativa, de Recursos Humanos e Serviços Gerais; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

V - Diretoria de Planejamento e Pesquisa: (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

a) planejar, coordenar, supervisionar e executar ações relativas à gestão e à programação de investimentos anual e plurianual para a infra-estrutura do Sistema Federal de Viação; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

b) promover pesquisas e estudos nas áreas de engenharia de infra-estrutura de transportes, considerando, inclusive, os aspectos relativos ao meio ambiente; e (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

c) coordenar o processo de planejamento estratégico do DNIT; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

VI - Diretoria de Infra-Estrutura Aquaviária: (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infra-estrutura aquaviária; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução e obras; e (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infra-estrutura de transporte aquaviário. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

Art. 85-A. Integrará a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria e uma Auditoria. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 85-B. À Procuradoria-Geral do DNIT compete exercer a representação judicial da autarquia. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 85-C. À Auditoria do DNIT compete fiscalizar a gestão orçamentária, financeira e patrimonial da autarquia. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Parágrafo único. O auditor do DNIT será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 85-D. À Ouvidoria do DNIT compete: (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

I - receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações afetos à autarquia e responder diretamente aos interessados; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

II - produzir, semestralmente e quando julgar oportuno, relatório circunstanciado de suas atividades e encaminhá-lo à Diretoria-Geral e ao Ministério dos Transportes. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 86. Compete ao Conselho de Administração:

I – aprovar o regimento interno do DNIT;

II – definir parâmetros e critérios para elaboração dos planos e programas de trabalho e de investimentos do DNIT, em conformidade com as diretrizes e prioridades estabelecidas nos termos do inciso II do art. 15;

II - definir parâmetros e critérios para elaboração dos planos e programas de trabalho e de investimentos do DNIT, em conformidade com as diretrizes e prioridades estabelecidas; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

III – aprovar e supervisionar a execução dos planos e programas a que se refere o inciso anterior.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 87. Comporão o Conselho de Administração do DNIT:

I – o Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes;

II – o seu Diretor-Geral;

III – dois representantes do Ministério dos Transportes;

IV – um representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

V – um representante do Ministério da Fazenda.

§ 1o A presidência do Conselho de Administração do DNIT será exercida pelo Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes.

§ 2o A participação como membro do Conselho de Administração do DNIT não ensejará remuneração de qualquer espécie.

Art. 88. Os Diretores deverão ser brasileiros, ter idoneidade moral e reputação ilibada, formação universitária, experiência profissional compatível com os objetivos, atribuições e competências do DNIT e elevado conceito no campo de suas especialidades, e serão indicados pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeados pelo Presidente da República.

Parágrafo único. As nomeações dos Diretores do DNIT serão precedidas, individualmente, de aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea "f" do inciso III do art. 52 da Constituição. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 89. Compete à Diretoria do DNIT:

I – (VETADO)

II – editar normas e especificações técnicas sobre matérias da competência do DNIT;

III – aprovar editais de licitação e homologar adjudicações;

IV – autorizar a celebração de convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais;

V – resolver sobre a aquisição e alienação de bens;

VI – autorizar a contratação de serviços de terceiros.

VII - submeter à aprovação do Conselho de Administração as propostas de modificação do regimento interno do DNIT. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 1o Cabe ao Diretor-Geral a representação do DNIT e o comando hierárquico sobre pessoal e serviços, exercendo a coordenação das competências administrativas, bem como a presidência das reuniões da Diretoria.

§ 2o O processo decisório do DNIT obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade.

§ 3o As decisões da Diretoria serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas que ficarão disponíveis para conhecimento geral, juntamente com os documentos que as instruem.

Art. 90. O Procurador-Geral do DNIT deverá ser bacharel em Direito com experiência no efetivo exercício da advocacia, será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República, atendidos os pré-requisitos legais e as instruções normativas da Advocacia-Geral da União.

§ 1o (VETADO)

§ 2o (VETADO)

Art. 91. O Ouvidor será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República.

Parágrafo único. (VETADO)

I – (VETADO)

II – (VETADO)

Art. 92. À Corregedoria do DNIT compete fiscalizar as atividades funcionais e a instauração de processos administrativos e disciplinares.

§ 1o O Corregedor será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República.

§ 2o A instauração de processos administrativos e disciplinares relativos a atos da Diretoria ou de seus membros será da competência do Ministro de Estado dos Transportes.

SEÇÃO IV

Do Quadro de Pessoal do DNIT

Art. 93. O DNIT terá suas relações de trabalho regidas pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 – Consolidação das Leis do Trabalho, e legislação correlata, em regime de emprego público. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

Parágrafo único. A investidura nos empregos públicos do quadro de pessoal efetivo do DNIT dar-se-á por meio de concurso público, nos termos estabelecidos no art. 71. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003) (Revogado pela Lei 10.871, de 2004)

Art. 94. Para constituir os quadros de pessoal efetivo e de cargos comissionados do DNIT, ficam criados: (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003) (Revogado pela Lei 10.871, de 2004)

I – os empregos públicos de nível superior de Especialista em Infra-Estrutura de Transporte;

II – os empregos públicos de nível médio de Técnico em Infra-Estrutura de Transporte e de Técnico em Suporte à Infra-Estrutura de Transporte;

III – (VETADO)

§ 1o Os quantitativos dos empregos públicos e dos cargos comissionados do DNIT estão relacionados nas Tabelas I e II do Anexo II desta Lei. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003) (Revogado pela Lei 10.871, de 2004)

§ 2o Os limites de salários para os empregos públicos de nível superior e de nível médio do DNIT são fixados na Tabela III do Anexo II desta Lei. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003) (Revogado pela Lei 10.871, de 2004)

§ 3o Os cargos em comissão do Grupo Direção e Assessoramento Superior – DAS e as Funções Gratificadas – FG, para preenchimento de cargos de direção e assessoramento do

DNIT estão previstos no âmbito da estrutura organizacional da Presidência da República e dos Ministérios.

§ 4o É vedado aos empregados, aos requisitados, aos ocupantes de cargos comissionados e aos dirigentes do DNIT o exercício regular de outra atividade profissional, inclusive gestão operacional de empresa ou direção político-partidária, excetuados os casos admitidos em lei.

Art. 95. (VETADO)

Art. 96. Nos termos do inciso IX do art. 37 da Constituição, fica o DNIT autorizado a efetuar contratação temporária, por prazo não excedente a trinta e seis meses, do pessoal técnico imprescindível ao exercício de suas atribuições institucionais. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

§ 1o Para os fins do disposto no caput, são consideradas necessidades temporárias de excepcional interesse público as atividades relativas à implementação, ao acompanhamento e à avaliação de projetos e programas de caráter finalístico na área de transportes, imprescindíveis à implantação e à atuação do DNIT. (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

Art. 96. O DNIT poderá efetuar, nos termos do art. 37, IX, da Constituição Federal, e observado o disposto na Lei no 8.745, de 9 de dezembro de 1993, contratação por tempo determinado, pelo prazo de 12 (doze) meses, do pessoal técnico imprescindível ao exercício de suas competências institucionais. (Redação dada pela Lei nº 10.871, de 2004)

§ 1o A contratação de pessoal de que trata o caput deste artigo dar-se-á mediante processo seletivo simplificado, compreendendo, obrigatoriamente, prova escrita e, facultativamente, análise de curriculum vitae sem prejuízo de outras modalidades que, a critério da entidade, venham a ser exigidas. (Redação dada pela Lei nº 10.871, de 2004)

§ 2o (VETADO)

§ 3o (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

§ 4o (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

§ 5o (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

§ 6o (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

§ 3o Às contratações referidas no caput deste artigo aplica-se o disposto nos arts. 5o e 6o da Lei no 8.745, de 9 de dezembro de 1993. (Redação dada pela Lei nº 10.871, de 2004)

§ 4o As contratações referidas no caput deste artigo poderão ser prorrogadas, desde que sua duração total não ultrapasse o prazo de 24 (vinte e quatro) meses, ficando limitada sua vigência, em qualquer caso, a 31 de dezembro de 2005. (Redação dada pela Lei nº 10.871, de 2004)

§ 5o A remuneração do pessoal contratado nos termos referidos no caput deste artigo terá como referência os valores definidos em ato conjunto da Agência e do órgão central do Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal - SIPEC. (Redação dada pela Lei nº 10.871, de 2004)

§ 6o Aplica-se ao pessoal contratado por tempo determinado pelo DNIT o disposto no § 1º do art. 7º nos arts. 8o, 9o, 10, 11, 12 e 16 da Lei no 8.745, de 9 de dezembro de 1993. (Redação dada pela Lei nº 10.871, de 2004)

SEÇÃO V

Das Receitas e do Orçamento

Art. 97. Constituem receitas do DNIT:

I – dotações consignadas no Orçamento Geral da União, créditos especiais, transferências e repasses;

II – remuneração pela prestação de serviços;

III – recursos provenientes de acordos, convênios e contratos;

IV – produto da cobrança de emolumentos, taxas e multas;

V – outras receitas, inclusive as resultantes da alienação de bens e da aplicação de valores patrimoniais, operações de crédito, doações, legados e subvenções.

Art. 98. O DNIT submeterá anualmente ao Ministério dos Transportes a sua proposta orçamentária, nos termos da legislação em vigor.

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS, GERAIS E FINAIS

SEÇÃO I

Da Instalação dos Órgãos

Art. 99. O Poder Executivo promoverá a instalação do CONIT, da ANTT, da ANTAQ e do DNIT, mediante a aprovação de seus regulamentos e de suas estruturas regimentais, em até noventa dias, contados a partir da data de publicação desta Lei.

Parágrafo único. A publicação dos regulamentos e das estruturas regimentais marcará a instalação dos órgãos referidos no caput e o início do exercício de suas respectivas atribuições.

Art. 100. Fica o Poder Executivo autorizado a realizar as despesas e os investimentos necessários à implantação da ANTT, da ANTAQ e do DNIT, podendo remanejar, transferir e utilizar recursos de dotações orçamentárias e de saldos orçamentários pertinentes ao Ministério dos Transportes.

Art. 100. Fica o Poder Executivo autorizado a realizar as despesas e os investimentos necessários à implantação e ao funcionamento da ANTT, da ANTAQ e do DNIT, podendo remanejar, transpor, transferir ou utilizar as dotações orçamentárias aprovadas na Lei nº 10.171, de 5 de janeiro de 2001, consignadas em favor do Ministério dos Transportes e suas Unidades Orçamentárias vinculadas, cujas atribuições tenham sido transferidas ou absorvidas pelo Ministério dos Transportes ou pelas entidades criadas por esta Lei, mantida a mesma classificação orçamentária, expressa por categoria de programação em seu menor nível, conforme definida no § 2º do art. 3º da Lei nº 9.995, de 25 de julho de 2000, assim como o respectivo detalhamento por esfera orçamentária, grupos de despesa, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso e da situação primária ou financeira da despesa. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 101. Decreto do Presidente da República reorganizará a estrutura administrativa do Ministério dos Transportes, mediante proposta do respectivo Ministro de Estado, em função das transferências de atribuições instituídas por esta Lei.

SEÇÃO II

Da Extinção e Dissolução de Órgãos

Art. 102. (VETADO)

"Art. 102-A. Instaladas a ANTT, a ANTAQ e o DNIT, ficam extintos a Comissão Federal de Transportes Ferroviários - COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER e dissolvida a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 1º A dissolução e liquidação do GEIPOT observarão, no que couber, o disposto na Lei no 8.029, de 12 de abril de 1990. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2º Decreto do Presidente da República disciplinará a transferência e a incorporação dos direitos, das obrigações e dos bens móveis e imóveis do DNER. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 3º Caberá ao inventariante do DNER adotar as providências cabíveis para o cumprimento do decreto a que se refere o § 2o. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 4º Decreto do Presidente da República disciplinará o processo de liquidação do GEIPOT e a transferência do pessoal a que se refere o art. 114-A. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 103. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e a Empresa de Transportes Urbanos de Porto Alegre S.A. – TRENSURB transferirão para os Estados e Municípios a administração dos transportes ferroviários urbanos e metropolitanos de passageiros, conforme disposto na Lei no 8.693, de 3 de agosto de 1993.

Parágrafo único. No exercício das atribuições referidas nos incisos V e VI do art. 25, a ANTT coordenará os acordos a serem celebrados entre os concessionários arrendatários das malhas ferroviárias e as sociedades sucessoras da CBTU, em cada Estado ou Município, para regular os direitos de passagem e os planos de investimentos, em áreas comuns, de modo a garantir a continuidade e a expansão dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas nas regiões metropolitanas.

Art. 103-A Para efetivação do processo de descentralização dos transportes ferroviários urbanos e metropolitanos de passageiros, a União destinará à CBTU os recursos necessários ao atendimento dos projetos constantes dos respectivos convênios de transferência desses serviços, podendo a CBTU: (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

I - executar diretamente os projetos; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

II - transferir para os Estados e Municípios, ou para sociedades por eles constituídas, os recursos necessários para a implementação do processo de descentralização. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Parágrafo único. Para o disposto neste artigo, o processo de descentralização compreende a transferência, a implantação, a modernização, a ampliação e a recuperação dos serviços. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 103-B. Após a descentralização dos transportes ferroviários urbanos e metropolitanos de passageiros, a União destinará à CBTU, para repasse ao Estado de Minas Gerais, por intermédio da empresa Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A., os recursos necessários ao pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos sociais, benefícios e contribuição à Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, dos empregados transferidos, por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Belo Horizonte para o Estado de Minas Gerais, Município de Belo Horizonte e Município de Contagem, de acordo com a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 1º Os recursos serão repassados mensalmente a partir da data da efetiva assunção do Sistema de Trens Urbanos de Belo Horizonte até 30 de junho de 2003, devendo ser aplicados exclusivamente nas despesas referenciadas neste artigo. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2º A autorização de que trata este artigo fica limitada ao montante das despesas acima referidas, corrigidas de acordo com os reajustes salariais praticados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU correndo à conta de sua dotação orçamentária. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 103-C. As datas limites a que se referem o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.600, de 19 de janeiro de 1998, e o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.603, de 22 de janeiro de 1998, passam, respectivamente, para 30 de junho de 2003 e 31 de dezembro de 2005. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 103-D. Caberá à CBTU analisar, acompanhar e fiscalizar, em nome da União, a utilização dos recursos supramencionados, de acordo com o disposto nesta Lei e na legislação vigente. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 104. Atendido o disposto no caput do art. 103, ficará dissolvida a CBTU, na forma do disposto no § 6º do art. 3º da Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993.

Parágrafo único. As atribuições da CBTU que não tiverem sido absorvidas pelos Estados e Municípios serão transferidas para a ANTT ou para o DNIT, conforme sua natureza.

Art. 105. Fica o Poder Executivo autorizado a promover a transferência das atividades do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF para entidades de serviço social autônomas ou do setor privado com atuação congênere.

Art. 106. (VETADO)

Art. 107. (VETADO)

Art. 108. Para cumprimento de suas atribuições, particularmente no que se refere ao inciso VI do art. 24 e ao inciso VI do art. 27, serão transferidos para a ANTT ou para a ANTAQ, conforme se trate de transporte terrestre ou aquaviário, os contratos e os acervos técnicos, incluindo registros, dados e informações, detidos por órgãos e entidades do Ministério dos Transportes encarregados, até a vigência desta Lei, da regulação da prestação de serviços e da exploração da infra-estrutura de transportes.

Parágrafo único. Excluem-se do disposto no caput os contratos firmados pelas Autoridades Portuárias no âmbito de cada porto organizado.

Art. 109. Para o cumprimento de suas atribuições, serão transferidos para o DNIT os contratos, os convênios e os acervos técnicos, incluindo registros, dados e informações detidos por órgãos do Ministério dos Transportes e relativos à administração direta ou delegada de programas, projetos e obras pertinentes à infra-estrutura viária. (Vide Lei nº 11.518, de 2007)

Parágrafo único. Ficam transferidas para o DNIT as funções do órgão de pesquisas hidroviárias da Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ, e as funções das administrações hidroviárias vinculadas às Companhias Docas, juntamente com os respectivos acervos técnicos e bibliográficos, bens e equipamentos utilizados em suas atividades.

Art. 110. (VETADO)

Art. 111. (VETADO)

SEÇÃO III

Das Requisições e Transferências de Pessoal

Art. 112. (VETADO)

Art. 113. Ficam criados os quadros de Pessoal Específico na ANTT, na ANTAQ e no DNIT, com a finalidade de absorver servidores do Regime Jurídico Único, dos quadros de pessoal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e do Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 113-A O ingresso nos cargos de que trata o art. 113 será feito por redistribuição do cargo, na forma do disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Parágrafo único. Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do servidor, fica extinto o cargo por ele ocupado.(Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 114. (VETADO)

Art. 114-A. Ficam criados os Quadros de Pessoal em Extinção na ANTT, na ANTAQ e no DNIT, com a finalidade exclusiva de absorver, a critério do Poder Executivo, empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho dos quadros de pessoal do Ministério dos Transportes, da RFFSA, do GEIPOT, das Administrações Hidroviárias e da Companhia de Docas do Rio de Janeiro - CDRJ, lotados no Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH, na data de publicação desta Lei.(Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 1º O ingresso de pessoal no quadro de que trata o caput será feito por sucessão trabalhista, não caracterizando rescisão contratual. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2º Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do funcionário, fica extinto o emprego por ele ocupado. (Revogado pela Medida Provisória nº 353, de 2007)

§ 3º Os empregados absorvidos terão seus valores remuneratórios inalterados e seu desenvolvimento na carreira estabelecido pelo plano de cargos e salários em que estejam enquadrados em seus órgãos ou entidades de origem." (NR)(Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 115. Os quadros de Pessoal Específico e em Extinção, de que tratam os arts. 113 e 114, acrescidos dos quantitativos de servidores ou empregados requisitados, não poderão ultrapassar os quadros gerais de pessoal efetivo da ANTT, da ANTAQ e do DNIT.

Art. 115. Os Quadros de Pessoal Específico e em Extinção, de que tratam os arts. 113 e 114-A, acrescidos dos quantitativos de servidores ou empregados requisitados, não poderão ultrapassar os quadros gerais de pessoal efetivo da ANTT, da ANTAQ e do DNIT. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 1º À medida que forem extintos os cargos ou empregos de que tratam os arts. 113 e 114, é facultado o preenchimento de empregos de pessoal concursado nos quadros de pessoal efetivo de cada entidade.(Revogado pela Medida Provisória nº 353, de 2007)

§ 2º Se os quantitativos dos quadros Específico e em Extinção, acrescidos dos requisitados, forem inferiores ao quadro de pessoal efetivo, é facultado a cada entidade a realização de concurso para preenchimento dos empregos excedentes. (Revogado pela Medida Provisória nº 353, de 2007)

Art. 116. (VETADO)

Art. 116-A Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar a realização de programa de desligamento voluntário para os empregados da Rede Ferroviária Federal S.A., em liquidação. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

SEÇÃO V

Das Responsabilidades sobre Inativos e Pensionistas

Art. 117. Fica transferida para o Ministério dos Transportes a responsabilidade pelo pagamento dos inativos e pensionistas oriundos do DNER, mantidos os vencimentos, direitos e vantagens adquiridos.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT para o exercício das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput.

Art. 118. Ficam transferidas da RFFSA para o Ministério dos Transportes: (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

I – a gestão da complementação de aposentadoria instituída pela Lei no 8.186, de 21 de maio de 1991; e (Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001) (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei no 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei no 3.887, de 8 de fevereiro de 1961. (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

§ 1o A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II terá como referência os valores remuneratórios percebidos pelos empregados da RFFSA que vierem a ser absorvidos pela ANTT, conforme estabelece o art. 114.(Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001 e 246, de 4.9.2005) (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

§ 2o O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT para o exercício das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput. (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

Art. 118. Ficam transferidas da extinta RFFSA para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão: (Redação dada pela Lei nº 11.483, de 2007)

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nos 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e (Redação dada pela Lei nº 11.483, de 2007)

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei no 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei no 3.887, de 8 de fevereiro de 1961. (Redação dada pela Lei nº 11.483, de 2007)

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput deste artigo terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho foram transferidos para quadro de pessoal especial da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., com a respectiva gratificação adicional por tempo de serviço. (Redação dada pela Lei nº 11.483, de 2007)

§ 2º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá, mediante celebração de convênio, utilizar as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para adoção das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput deste artigo. (Redação dada pela Lei nº 11.483, de 2007)

Art. 119. Ficam a ANTT, a ANTAQ e o DNIT autorizados a atuarem como patrocinadores do Instituto GEIPREV de Seguridade Social, da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER e do Portus – Instituto de Seguridade Social, na condição de sucessoras das entidades às quais estavam vinculados os empregados que absorverem, nos termos do art. 114, observada a exigência de paridade entre a contribuição da patrocinadora e a contribuição do participante.

Art. 119. Ficam a ANTT, a ANTAQ e o DNIT autorizados a atuarem como patrocinadores do Instituto GEIPREV de Seguridade Social, da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER e do Portus - Instituto de Seguridade Social, na condição de sucessoras das entidades às quais estavam vinculados os empregados que absorverem, nos

termos do art. 114-A, observada a exigência de paridade entre a contribuição da patrocinadora e a contribuição do participante. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Parágrafo único. O disposto no caput aplica-se unicamente aos empregados absorvidos, cujo conjunto constituirá massa fechada.

SEÇÃO V

Disposições Gerais e Finais

Art. 120. (VETADO)

Art. 121. A ANTT, a ANTAQ e o DNIT implementarão, no prazo máximo de dois anos, contado da sua instituição: (Vide Medida Provisória nº 155, de 23.12.2003)

I – instrumento específico de avaliação de desempenho, estabelecendo critérios padronizados para mensuração do desempenho de seus empregados;

II – programa permanente de capacitação, treinamento e desenvolvimento; e

III – regulamento próprio, dispondo sobre a estruturação, classificação, distribuição de vagas e requisitos dos empregos públicos, bem como sobre os critérios de progressão de seus empregados.

§ 1º A progressão dos empregados nos respectivos empregos públicos terá por base os resultados obtidos nos processos de avaliação de desempenho, capacitação e qualificação funcionais, visando ao reconhecimento do mérito funcional e à otimização do potencial individual, conforme disposto em regulamento próprio de cada Agência.

§ 2º É vedada a progressão do ocupante de emprego público da ANTT e da ANTAQ, antes de completado um ano de efetivo exercício no emprego. (Revogado pela Lei 10.871, de 2004)

Art. 122. A ANTT, a ANTAQ e o DNIT poderão contratar especialistas ou empresas especializadas, inclusive consultores independentes e auditores externos, para execução de trabalhos técnicos, por projetos ou por prazos determinados, nos termos da legislação em vigor.

Art. 123. As disposições desta Lei não alcançam direitos adquiridos, bem como não invalidam atos legais praticados por quaisquer das entidades da Administração Pública Federal direta ou indiretamente afetadas, os quais serão ajustados, no que couber, às novas disposições em vigor.

Art. 124. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 5 de junho de 2001; 180o da Independência e 113o da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

José Gregori

Geraldo Magela da Cruz Quintão

Pedro Malan

Eliseu Padilha

Alcides Lopes Tápias

Martus Tavares

Roberto Brant

ANEXO 11

LEI Nº 11.518, DE 5 DE SETEMBRO DE 2007

Acresce e altera dispositivos das Leis nºs 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O § 3º do art. 1º da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

“Art. 1º

.....

§ 3º

.....

VII - a Secretaria Especial de Portos.” (NR)

Art. 2º As alíneas b e c do inciso XXII do caput do art. 27 da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 27.

.....
 XXII -

.....
 b) marinha mercante, vias navegáveis e portos fluviais e lacustres, excetuados os outorgados às companhias docas;

c) participação na coordenação dos transportes aeroviários e serviços portuários;

..... ” (NR)

Art. 3o A Seção II do Capítulo I da Lei no 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 24-A:

“Art. 24-A. À Secretaria Especial de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infra-estrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às companhias docas.

§ 1o A Secretaria Especial de Portos tem como estrutura básica o Gabinete, o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH e até 2 (duas) Subsecretarias.

§ 2o As competências atribuídas no caput deste artigo à Secretaria Especial de Portos compreendem:

I - a formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais;

II - a participação no planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes para sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos;

III - a aprovação dos planos de outorgas;

IV - o estabelecimento de diretrizes para a representação do Brasil nos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados referentes às competências mencionadas no caput deste artigo; e

V - o desenvolvimento da infra-estrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e terminais portuários sob sua esfera de atuação, visando à segurança e à eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

§ 3o No exercício das competências previstas no caput deste artigo, a Secretaria Especial de Portos observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha.

§ 4o (VETADO)”

Art. 4o A Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5o
.....

V - a necessidade da coordenação de atividades pertinentes ao Sistema Federal de Viação e atribuídas pela legislação vigente aos Ministérios dos Transportes, da Defesa, da Justiça, das Cidades e à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.” (NR)

“Art. 6o
.....

II - definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelos órgãos reguladores dos transportes terrestre e aquaviário vinculados ao Ministério dos Transportes, conforme estabelece esta Lei, pela Secretaria Especial de Portos e pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;

..... ” (NR)

“Art. 7º-A O Conit será presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e terá como membros os Ministros de Estado da Justiça, da Defesa, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, das Cidades e o Secretário Especial de Portos da Presidência da República.

..... ” (NR)

“Art. 14.
.....

III -

.....

g) a construção e exploração de Estações de Transbordo de Cargas;

h) a construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte;

..... ” (NR)

“Art. 23.

.....

II - os portos organizados e as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte;

III - os terminais portuários privativos e as Estações de Transbordo de Cargas;

..... ” (NR)

“Art. 27.

.....

III - propor:

a) ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e portuária fluvial e lacustre, excluídos os portos outorgados às companhias docas, e de prestação de serviços de transporte aquaviário; e

b) à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às companhias docas;

.....

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública;

.....

XXVI - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Estação de Transbordo de Carga;

XXVII - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte.

..... ” (NR)

“Art. 81.

.....

IV - instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas.” (NR)

“Art. 82.

.....

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas;

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

..... ” (NR)

Art. 5o O art. 23 da Lei no 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 23. Fica criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério dos Transportes, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo, assegurada a participação da Marinha do Brasil, da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e de

empresários e trabalhadores dos setores da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval.” (NR)

Art. 6o Fica criada a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Parágrafo único. Ficam transferidas para a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e a seu titular as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, em leis gerais ou específicas, relativas a:

I - portos marítimos;

II – (VETADO)

III - portos outorgados e delegados às companhias docas;

IV – (VETADO)

Art. 7o Ficam criados, na Secretaria Especial de Portos, o cargo de natureza especial de Secretário Especial de Portos e os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores:

I - 3 (três) DAS-6;

II - 11 (onze) DAS-5;

III - 25 (vinte e cinco) DAS-4;

IV - 29 (vinte e nove) DAS-3;

V - 34 (trinta e quatro) DAS-2; e

VI - 9 (nove) DAS-1.

Parágrafo único. O cargo de Secretário Especial de Portos terá prerrogativas, garantias, vantagens e direitos equivalentes aos de Ministro de Estado, bem como a remuneração de que trata o § 2o do art. 38 da Lei no 10.683, de 28 de maio de 2003.

Art. 8o Ficam transferidas para a Secretaria Especial de Portos as funções do órgão de pesquisas hidroviárias de que trata o art. 109 da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001,

juntamente com os respectivos acervos técnicos e bibliográficos, bens e equipamentos utilizados em suas atividades.

Parágrafo único. A Secretaria Especial de Portos e o Ministério dos Transportes, com interveniência do DNIT, celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução, pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH, das atribuições relativas a pesquisas e estudos sobre portos fluviais e lacustres, transporte aquaviário e hidrovias, demandados pelo DNIT.

Art. 9º A Secretaria Especial de Portos poderá solicitar, com ônus, a cessão de empregados das companhias docas controladas pela União para o exercício ou não de cargos em comissão.

Art. 10. O Poder Executivo disporá sobre a organização, reorganização, competências, atribuições, denominação das unidades e cargos, suas especificações, funções e funcionamento dos órgãos de que trata esta Lei.

Art. 11. O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei no 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

“4.2 -

Nº de ordem	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
176	ALVARÃES	AM	RIO SOLIMÕES
177	AMATURÁ	AM	RIO SOLIMÕES
178	ANAMÃ	AM	RIO SOLIMÕES
179	ANORI	AM	RIO SOLIMÕES
180	APUÍ	AM	RIO SOLIMÕES
181	ATALAIA DO NORTE	AM	RIO SOLIMÕES
182	BARREIRINHA	AM	RIO ENVIRA (AFLUENTE DO RIO AMAZONAS)
183	BERURI	AM	RIO PURUS
184	BOA VISTA DO RAMOS	AM	RIO AMAZONAS
185	CAAPIRANGA	AM	RIO SOLIMÕES
186	CANUTAMA	AM	RIO PURUS
187	CARAUARI	AM	RIO JURUÁ
188	CAREIRO DA VÁRZEA	AM	RIO SOLIMÕES
189	CODAJÁS	AM	RIO SOLIMÕES
190	EIRUNEPÉ	AM	RIO JURUÁ
191	ENVIRA	AM	RIO TARAUCÁ
192	GUAJARÁ	AM	RIO JURUÁ

193	IPIXUNA	AM	RIO JURUÁ
194	ITAMARATI	AM	RIO JURUÁ
195	ITAPIRANGA	AM	RIO AMAZONAS
196	JAPURÁ	AM	RIO JAPURÁ
197	JURUÁ	AM	RIO JAPURÁ
198	MARAÃ	AM	RIO JAPURÁ
199	NOVO AIRÃO	AM	RIO NEGRO
200	PAUINÍ	AM	RIO PURUS
201	RIO PRETO DA EVA	AM	RIO PRETO DA EVA
202	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	AM	RIO NEGRO
203	SILVES	AM	RIO AMAZONAS
204	TAPAUÁ	AM	RIO PURUS
205	UARINI	AM	RIO SOLIMÕES
206	BELÉM	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
207	ANANINDEUA	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
208	ITUPIRANGA	PA	RIO TOCANTINS
209	COLARES	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
210	SÃO SEBASTIÃO DA BOA VISTA	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
211	RONDONÓPOLIS	MT	RIO SÃO LOURENÇO
212	ROSANA	SP	RIO PARANAPANEMA
213	PORTO VELHO	RO	RIO CANDEIAS
214	GUARUJÁ	SP	ESTUÁRIO DE SANTOS
215	JURUTI	PA	RIO AMAZONAS
216	SANTAREM	PA	RIO TAPAJÓS

..... ” (NR)

Art. 12. A Lei no 11.457, de 16 de março de 2007, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 18-A:

“Art. 18-A. Compete ao Advogado-Geral da União e ao Ministro de Estado da Fazenda, mediante ato conjunto, distribuir os cargos de Procurador da Fazenda Nacional pelas 3 (três) categorias da Carreira.”

Art. 13. Ficam criados na Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores:

I - 3 (três) DAS-5; e

II - 4 (quatro) DAS-4.

Art. 14. Os arts. 1o e 4o da Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1o

§ 1o

.....

VI - Estação de Transbordo de Cargas: a situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior;

VII - Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte: a destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior.

..... ” (NR)

“Art. 4o

.....

II - de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

.....

§ 2o

.....

II -

.....

d) Estação de Transbordo de Cargas.

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte.

.....

§ 7º As autorizações de exploração de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte somente serão concedidas aos Estados ou Municípios, os quais poderão, com prévia autorização do órgão competente e mediante licitação, transferir a atividade para a iniciativa privada.” (NR)

Art. 15. (VETADO)

Art. 16. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 17. Fica revogado o art. 56 da Lei no 10.683, de 28 de maio de 2003.

Brasília, 5 de setembro de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Tarso Genro

Guido Mantega

Alfredo Nascimento

Miguel Jorge

Paulo Bernardo Silva

José Antonio Dias Toffoli

ANEXO 12

DECRETO Nº 6.620, DE 29 DE OUTUBRO DE 2008

Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 84, incisos IV e VI, alínea “a”, e 21, inciso XII, alínea “f”, da Constituição, e tendo em vista o disposto nas Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.610 de 12 de dezembro de 2007,

DECRETA:

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES, DAS POLÍTICAS E DAS DIRETRIZES

Art. 1º As atividades portuárias marítimas, direta ou indiretamente exploradas pela União, serão desenvolvidas de acordo com as políticas e diretrizes definidas neste Decreto.

Parágrafo único. As disposições deste Decreto aplicam-se a todos os portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos, nos termos do art. 24-A da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003.

Seção I

Das Definições

Art. 2o Para os fins deste Decreto, consideram-se:

I - Porto Organizado - o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

II - Área do Porto Organizado - a compreendida pelas instalações portuárias que devam ser mantidas pela administração do porto;

III - Instalação Portuária - a destinada ao uso público, na forma do inciso I do art. 4o da Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, as quais podem ser contínuas ou localizadas em pontos diferentes do mesmo porto, mas devem estar sempre sujeitas à mesma administração portuária, compreendendo:

a) os ancoradouros, as docas, eclusas, canais, ou os trechos de rios, em que as embarcações sejam autorizadas a fundear, ou a efetuar operações de carregamento ou descarga;

b) as vias de acesso aos ancoradouros, às docas, aos cais, ou às pontes de acostagem, desde que tenham sido construídas ou melhoradas, ou que devam ser mantidas pelas administrações dos portos;

c) bacias de evolução, áreas de fundeio, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, guia-correntes, ou quebra-mares, construídos para a atracação de embarcações ou para a tranquilidade e profundidade das águas, nos portos, ou nas respectivas vias de acesso; e

d) os terrenos, os armazéns e outros edifícios, as vias de circulação interna, bem como todo o aparelhamento de que os portos disponham, para atender às necessidades do respectivo tráfego e à reparação e conservação das próprias instalações portuárias, que tenham sido adquiridos, criados, construídos, ou estabelecidos, com autorização do Governo Federal.

IV - Instalação Portuária de Uso Privativo - a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário;

V - Arrendamento - cessão onerosa de instalação portuária dentro da área do porto organizado;

VI - Autorização - outorga, por ato unilateral, de exploração de terminal de uso privativo, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco;

VII - Operação Portuária - movimentação de passageiros ou movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

VIII - Operador Portuário - pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IX - Carga Própria - aquela pertencente ao autorizado, a sua controladora ou a sua controlada, que justifique por si só, técnica e economicamente, a implantação e a operação da instalação portuária;

X - Carga de Terceiros - aquela compatível com as características técnicas da infraestrutura e da superestrutura do terminal autorizado, tendo as mesmas características de armazenamento e movimentação, e a mesma natureza da carga própria autorizada que

justificou técnica e economicamente o pedido de instalação do terminal privativo, e cuja operação seja eventual e subsidiária.

XI - Programa Nacional de Dragagem - aquele instituído pela Lei no 11.610, de 12 de dezembro de 2007, que tem por objetivo a realização de obras ou serviços de engenharia necessários ao aprofundamento, alargamento ou expansão, e à manutenção do leito das vias aquaviárias de forma a dar condições operacionais e sustentabilidade aos portos e terminais portuários marítimos;

XII - Dragagem por Resultado - obra ou serviço de engenharia destinado ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias, bem como serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado; e

XIII - Gestão Ambiental Portuária - conjunto de rotinas, procedimentos e ações administrativas que permite administrar as relações de atividades, operações, instalações, processos e obras portuárias com o meio ambiente que as abriga, em observância à legislação ambiental vigente.

Seção II

Das Políticas

Art. 3º As políticas para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos pautam-se pelos seguintes objetivos:

I - efetivação de obras prioritárias em portos marítimos nacionais;

II - garantia do acesso portuário aos navios de forma segura e não discriminatória;

III - redução de custos portuários, mediante a realização de economias de escala;

IV - contribuição para o incremento do comércio internacional do País;

V - aumento da concorrência intra e inter portos, preservadas a necessidade de escala operacional e de viabilidade econômica;

VI - racionalização de prazos na execução de obras portuárias essenciais ao desenvolvimento nacional;

VII - promoção do desenvolvimento sustentável das atividades portuárias com o meio ambiente que as abriga;

VIII - prestação de atividades portuárias de forma ininterrupta, disponibilizadas vinte e quatro horas diárias por todo o ano, de forma a assegurar a continuidade dos serviços públicos; e

IX - promover a ampla participação dos interessados nas licitações para concessão de porto organizado ou arrendamento de instalação portuária, ainda que detentores de outros arrendamentos, desde que observado o princípio da livre concorrência.

Art. 4º A exploração do porto organizado será remunerada por meio de tarifas portuárias, que devem ser isonômicas para todos os usuários de um mesmo segmento, bem como por receitas patrimoniais ou decorrentes de atividades acessórias ou complementares.

Parágrafo único. As tarifas praticadas, inclusive dos serviços de natureza operacional e dos serviços denominados acessórios, deverão ser de conhecimento público e de fácil acesso.

Art. 5º A remuneração dos arrendatários e operadores portuários pautar-se-á pela prática de preços módicos, estabelecidos com os contratantes das operações portuárias.

§ 1º Os arrendatários, operadores portuários e titulares de instalações portuárias de uso privativo misto deverão dar ampla publicidade dos preços regularmente praticados no desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias, complementares e projetos associados aos serviços desenvolvidos nas suas instalações portuárias.

§ 2o Os arrendatários de instalações portuárias poderão executar a movimentação e guarda de mercadorias diretamente, ou mediante a interposição de operadores portuários pré-qualificados.

Art. 6o A celebração do contrato e a autorização de exploração de atividades portuárias devem ocorrer em estrita observância à legislação ambiental e ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal.

Seção III

Das Diretrizes

Art. 7o São as seguintes as diretrizes gerais aplicáveis ao setor portuário marítimo:

I - atendimento ao interesse público;

II - manutenção de serviço adequado e garantia dos direitos dos usuários;

III - promoção da racionalização, otimização e expansão da infra-estrutura e superestrutura que integram as instalações portuárias;

IV - zelo pelas atividades e a guarda dos bens afetos à operação portuária e ao próprio porto organizado;

V - adequação da infra-estrutura existente à atualidade das embarcações e promoção da revitalização de instalações portuárias não operacionais;

VI - preservação ambiental em todas as instalações portuárias, públicas e privadas, implantando ações de gestão ambiental portuária de forma a aperfeiçoar o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos;

VII - estímulo à modernização da gestão do porto organizado;

VIII - promoção de programas e projetos de arrendamento, atendendo a destinações específicas e definidas com base em parâmetros técnicos, de acordo com os respectivos planos de desenvolvimento e zoneamento;

IX - desenvolvimento do setor portuário, estimulando a participação do setor privado nas concessões, nos arrendamentos portuários e nos terminais de uso privativo;

X - melhoria do desempenho operacional e da qualidade do serviço prestado, visando à redução dos preços praticados;

XI - promoção da sustentabilidade econômico-financeira da atividade portuária e implantação de sistema de preços e tarifas com base em centros de custos e eficiência operacional;

XII - estímulo à competitividade do setor e defesa da concorrência;

XIII - promoção da plena aplicação e execução do Programa Nacional de Dragagem; e

XIV - valorização da mão-de-obra com base na eficiência, de modo a possibilitar a adoção de métodos de produção mais adequados para a movimentação de mercadorias e de passageiros marítimos e suas bagagens nos portos.

§ 1o A administração do porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima exercerão suas atribuições no porto organizado de forma integrada e harmônica, assegurando aos serviços portuários a máxima ordem, qualidade, celeridade e segurança.

§ 2o A organização e regulamentação da guarda portuária envolvem a manutenção, pelas administrações dos portos, do quantitativo necessário, com as atribuições que lhe forem determinadas nos respectivos regulamentos.

§ 3o A autoridade portuária promoverá a plena integração porto-cidade, mediante ações que garantam as condições operacionais do porto, por meio dos acessos terrestres e marítimos adequados às operações e mediante a revitalização de instalações portuárias sem interesse operacional, para fins culturais, sociais, recreativos e comerciais, com o mínimo de impactos negativos para o porto e para a cidade, preservando as condições histórica, cultural, ambiental e de segurança de suas instalações e a sua integração harmônica com a área urbana.

Art. 8o Na área do porto organizado, compete à administração do porto, aos concessionários, aos arrendatários de instalações portuárias e aos autorizados a execução dos serviços de armazenagem de mercadorias.

Art. 9o O trabalho portuário avulso deve observar as condições de aplicação da mão-de-obra portuária de competência do órgão gestor de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, de acordo com as respectivas convenções coletivas de trabalho celebradas pelas entidades representativas dos operadores portuários e dos trabalhadores portuários avulsos, que atuam na área do porto organizado.

Art. 10. O contingente de trabalhadores inscritos no registro e no cadastro do órgão gestor de mão-de-obra do trabalho portuário avulso será objeto de revisão anual pelo respectivo conselho de supervisão.

Parágrafo único. A fixação dos quadros deverá levar em consideração a demanda observada pelo histórico de requisições efetuadas pelos operadores portuários e demais tomadores de serviços, de modo a permitir freqüência ao trabalho, independentemente da necessidade ou possibilidade de o trabalhador concorrer a outras atividades portuárias que não a sua de origem.

Art. 11. Nenhum conselheiro poderá integrar mais de um conselho de autoridade portuária, mesmo em portos que estejam sob uma mesma administração do porto.

Art. 12. O conselho de autoridade portuária deverá comunicar à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República os casos de negativa de apoio administrativo ou informações e de descumprimento de suas deliberações por parte da administração do porto marítimo.

CAPÍTULO II

DA CONCESSÃO DE PORTOS ORGANIZADOS

Art. 13. A outorga de portos organizados marítimos será realizada por meio de concessão a pessoa jurídica de direito público ou privado, de reconhecida idoneidade técnica e capacidade financeira, com observância das condições estabelecidas neste Decreto e na legislação sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Parágrafo único. O prazo da concessão será de até vinte e cinco anos, podendo, mediante justificativa, ser prorrogado uma única vez, por prazo máximo igual ao período originalmente contratado.

Art. 14. A licitação para a concessão de que trata o art. 13 será realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, com base no disposto no plano geral de outorgas.

Art. 15. Qualquer interessado na outorga de porto organizado marítimo, mediante concessão, poderá requerer à ANTAQ a abertura do respectivo procedimento licitatório.

§ 1º O requerimento a que se refere o caput deverá estar acompanhado de estudo que demonstre a adequação técnica, operacional e econômica da proposta ao plano geral de outorgas, bem como seu impacto concorrencial, na forma do art. 21 da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 2º Caso o objeto do requerimento não esteja contemplado no plano geral de outorgas, caberá à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República pronunciar-se, emitindo relatório técnico circunstanciado sobre a oportunidade e conveniência do pleito.

Art. 16. A concessão do porto organizado marítimo obedecerá ao disposto neste Decreto e na legislação que rege as concessões de infra-estrutura portuária, bem como aos objetivos e diretrizes definidos pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Art. 17. A concessão de que trata este Capítulo deve contemplar:

I - as obras e o aparelhamento dos portos necessários à acostagem das embarcações e à movimentação, guarda e conservação das mercadorias destinadas à navegação, ou que para esses portos sejam conduzidas;

II - a exploração comercial do porto, que compreende a prestação dos serviços portuários, na forma da Lei no 8.630, de 1993, a conservação dos canais de acesso e dos ancoradouros e, ainda, a conservação e renovação da superestrutura portuária;

III - as obras destinadas a assegurar o acesso aquaviário aos portos, bem como ancoradouro que ofereça às embarcações conveniente abrigo e profundidade compatível com o respectivo porte; e

IV - os espaços físicos necessários à exploração portuária, incluídos aqueles em águas públicas.

Art. 18. A concessão de porto organizado marítimo somente será outorgada mediante prévio estudo que demonstre sua viabilidade técnica, operacional e econômica, e seu impacto concorrencial.

§ 1º Os estudos e projetos poderão ser feitos pelos interessados, na forma do art. 21 da Lei no 8.987, de 1995, que os submeterão à aprovação da ANTAQ, acompanhados da necessária memória justificativa, ouvida a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

§ 2º Qualquer modificação nos estudos e projetos já aprovados deverá ser previamente submetida à ANTAQ, ouvida a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Art. 19. As obras de melhoramento e aparelhamento dos portos organizados marítimos devem ser projetadas com a capacidade necessária para atender a todo o tráfego que afluir aos portos e com a margem indispensável aconselhada pelo estudo das possibilidades econômicas das respectivas áreas de influência.

Art. 20. O edital e contrato de concessão de porto organizado marítimo deverão prever cláusula dispondo sobre a possibilidade de ampliação das instalações.

Parágrafo único. As obras e aquisições necessárias à ampliação de que trata o caput deverão ser aprovadas pela ANTAQ, ouvida a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Art. 21. Serão desapropriados por utilidade pública os terrenos e as construções necessários à execução das obras, ficando a cargo exclusivo do concessionário as despesas de indenização e quaisquer outras decorrentes das desapropriações, as quais serão levadas à conta do capital do porto, depois de auditadas e reconhecidas pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Parágrafo único. Os terrenos e benfeitorias adquiridos ou desapropriados, cujo custo tenha sido levado à conta do capital do porto, constituirão parte integrante do seu patrimônio, sobre os quais o concessionário tem uso e gozo, durante o prazo da concessão.

Art. 22. Caso os terrenos e construções necessários à execução das obras sejam de propriedade da União, a Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão deverá adotar as providências administrativas cabíveis, ficando o concessionário responsável por eventuais despesas de indenização a particulares, as quais serão levadas à conta do capital do porto, depois de auditadas e reconhecidas pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Art. 23. Findo o prazo de concessão, reverterão ao domínio da União as instalações portuárias do porto concedido.

Art. 24. A homologação da licitação, o controle e a fiscalização dos contratos de concessão dos portos organizados marítimos caberão à ANTAQ.

Parágrafo único. Serão apuradas anualmente, de acordo com os regulamentos em vigor, as contas de capital e as de custeio dos portos concedidos.

CAPÍTULO III

DOS ARRENDAMENTOS E DAS AUTORIZAÇÕES DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE USO PRIVATIVO

Art. 25. O plano de desenvolvimento e zoneamento individualizará as instalações suscetíveis de arrendamento, com vistas à sua inclusão no programa de arrendamento de instalações portuárias, devendo integrar o plano geral de outorgas.

§ 1o A administração do porto submeterá o programa de arrendamento de instalações portuárias à ANTAQ, que o incorporará ao plano geral de outorgas, de acordo com o respectivo plano de desenvolvimento e zoneamento, com a indicação das cargas a serem movimentadas e das áreas destinadas aos operadores portuários que não dispõem de arrendamentos.

§ 2o As instalações portuárias incluídas no programa de arrendamento de instalações portuárias serão arrendadas mediante licitação, por iniciativa da administração do porto ou a requerimento do interessado.

Art. 26. Os requerimentos para licitação de arrendamentos de instalações no porto organizado e para a autorização de terminais portuários de uso privativo deverão ser encaminhados à ANTAQ, que ouvirá a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Art. 27. Os contratos de arrendamento de instalações portuárias deverão conter cláusula dispendo sobre a possibilidade de ampliação das instalações.

§ 1o A ampliação da área arrendada só será permitida em área contígua e quando comprovada a inviabilidade técnica, operacional e econômica de realização de licitação para novo arrendamento.

§ 2o O conselho da autoridade portuária deverá ser ouvido nos casos de ampliação das instalações portuárias que ensejem a alteração do plano de desenvolvimento e zoneamento.

Art. 28. Os contratos de arrendamento de instalações portuárias serão de até vinte e cinco anos, podendo, mediante justificativa, ser prorrogados uma única vez, por prazo máximo igual ao período originalmente contratado.

§ 1o O arrendatário deverá requerer a prorrogação do prazo de arrendamento até vinte e quatro meses antes da data de término do prazo originalmente contratado, sob pena da decadência desse direito.

§ 2o A autoridade portuária submeterá à ANTAQ os novos processos licitatórios de arrendamentos relativos a contratos em que configure a decadência do direito de que trata o § 1o.

Seção I

Do Arrendamento de Instalações Portuárias Operacionais

Art. 29. O arrendamento de instalação portuária operacional observará que:

I - incumbe à autoridade portuária de cada porto organizado a elaboração e execução do respectivo programa de arrendamento de instalações portuárias;

II - o arrendamento de instalações portuárias será precedido da elaboração de estudos de viabilidade e de avaliação do empreendimento, os quais poderão ser efetuados pela autoridade portuária, diretamente ou mediante contratação de empresa de consultoria independente, observada a legislação pertinente, bem como a natureza, a magnitude e a complexidade dos projetos;

III - o interessado no arrendamento de instalação portuária poderá ofertar os estudos e a avaliação a que se refere o inciso II, na forma do art. 21 da Lei no 8.987, de 1995;

IV - o procedimento administrativo de licitação para o arrendamento de instalações portuárias rege-se pela Lei no 8.666, de 21 de junho de 1993, e pela Lei no 8.987, de 1995;

V - cabe ao conselho de autoridade portuária zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência e à autoridade portuária adotar as medidas necessárias ao seu cumprimento, sem prejuízo das competências previstas na Lei no 8.884, de 11 junho de 1994;

VI - o valor pago a título de arrendamento não poderá abranger as tarifas portuárias devidas à administração do porto; e

VII - o contrato de arrendamento de instalação portuária rege-se pela Lei no 8.630, de 1993, e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhe, supletivamente, a legislação que rege as contratações e concessões, assim como os princípios da teoria geral dos contratos e as disposições de direito privado.

§ 1º Os estudos a que se refere o inciso II compreendem, além da caracterização do projeto do proponente, os seguintes fatores:

I - viabilidade econômico-financeira, com base nas receitas e nas despesas operacionais e nos investimentos;

II - viabilidade técnica, compreendendo o projeto de infra-estrutura, superestrutura, localização e a sua articulação com a malha viária dos demais modais de transporte; e

III - viabilidade ambiental, expressa no correspondente licenciamento prévio pela autoridade competente em meio ambiente.

§ 2º Caso os estudos mencionados nos incisos II e III do caput deste artigo apresentem resultados divergentes, a autoridade portuária decidirá sobre a conveniência do modelo e valor a ser aplicado.

§ 3º A autoridade portuária submeterá à ANTAQ os elementos contidos nos incisos II e III do caput deste artigo, e os arrolados nos §§ 1º e 2º, acompanhados do termo de referência, do edital, da minuta de contrato e seus anexos.

Art. 30. O edital de licitação poderá estabelecer a possibilidade de o futuro arrendatário auferir receitas com a exploração de atividades inerentes, complementares, acessórias e de projetos associados ao arrendamento e o percentual desses recursos que irão compor parcela do preço do arrendamento.

Seção II

Do Arrendamento de Instalações Portuárias Marítimas não-Operacionais

Art. 31. As instalações portuárias marítimas não-operacionais poderão ser arrendadas com vistas à sua revitalização, mediante a adoção de ações e medidas que alteram suas funções originais, destinando-as para atividades culturais, sociais, recreativas ou comerciais.

§ 1º Nas licitações para arrendamento de instalações portuárias marítimas não-operacionais, a administração do porto poderá adotar as modalidades tomada de preços ou convite, na forma prevista na Lei no 8.666, de 1993, sendo obrigatório, em qualquer caso, a lavratura do instrumento contratual.

§ 2º A adoção das modalidades tomada de preço ou convite fica condicionada à observância dos limites fixados no art. 23 da Lei no 8.666, de 1993, considerando-se como valor total o somatório das parcelas periódicas previstas no prazo de arrendamento.

Art. 32. Cabe à autoridade portuária, no âmbito de cada porto organizado, a elaboração e a implementação da revitalização das respectivas instalações, de forma a assegurar:

I - as condições operacionais do porto e seus meios de acesso terrestre e aquaviário adequados;

II - a preservação histórica e cultural da instalação a ser revitalizada e a sua integração harmônica com o entorno portuário e o contexto urbano;

III - a geração de oportunidades turísticas, culturais e econômicas no Município, além do desenvolvimento dos negócios portuários;

IV - o cumprimento das normas regulamentadoras de segurança, saúde e meio ambiente na implantação e operação das novas atividades na instalação revitalizada; e

V - o retorno financeiro, adequado ao porto, referente à instalação utilizada, que deverá ser aplicado nas atividades portuárias, quando se tratar de atividades rentáveis.

Art. 33. O arrendamento de instalações portuárias não-operacionais será precedido da elaboração de estudos que deverão constar do plano de desenvolvimento e zoneamento.

Art. 34. Para o arrendamento de instalações portuárias marítimas não-operacionais, com fins de revitalização, a autoridade portuária deverá adotar os seguintes procedimentos:

I - promover estudos para definição de utilização das instalações a serem revitalizadas, compatíveis com o plano diretor, o plano de utilização e ocupação do solo e com outros planos e projetos municipais, acompanhados de estudos de viabilidade técnica e econômica e de impactos das novas atividades nas operações portuárias, nos acessos terrestres e marítimo, no trânsito e nos estacionamentos na área portuária e retroáreas;

II - firmar, quando couber, termo de convênio ou outro instrumento similar com o Município ou os Municípios, para análise da proposta de utilização de instalação portuária a ser revitalizada, de que trata o inciso I, e sua compatibilização ao espaço urbano;

III - propor ao Município os estudos para utilização de instalações portuárias a serem revitalizadas e readequá-los, se necessário, após a manifestação municipal;

IV - apresentar à comunidade, por meio de audiência pública, proposta de uso da instalação portuária a ser revitalizada, readequando-a, quando necessário;

V - apresentar à ANTAQ, para análise e aprovação, a proposta de uso da instalação portuária a ser revitalizada e os correspondentes estudos complementares, ouvida a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República;

VI - elaborar minuta de termo de referência, do edital, do contrato e das demais peças necessárias à licitação das instalações e encaminhá-los à ANTAQ;

VII - proceder à licitação e celebrar o contrato de arrendamento da instalação a ser revitalizada; e

VIII - fiscalizar a execução do contrato.

Parágrafo único. O interessado no arrendamento de instalação portuária a ser revitalizada poderá ofertar os estudos a que se refere o inciso I, observado o disposto no art. 21 da Lei no 8.987, de 1995.

Seção III

Das Autorizações

Art. 35. As instalações portuárias de uso privativo destinam-se à realização das seguintes atividades portuárias:

I - movimentação de carga própria, em terminal portuário de uso exclusivo;

II - movimentação preponderante de carga própria e, em caráter subsidiário e eventual, de terceiros, em terminal portuário de uso misto; e

III - movimentação de passageiros, em instalação portuária de turismo.

Art. 36. Os requerimentos para autorização de terminais de uso privativo misto ou exclusivo, compatíveis com o plano geral de outorgas, deverão ser formulados à ANTAQ, devidamente acompanhado da documentação estabelecida na legislação, para análise técnica.

§ 1º Recebido o requerimento de que trata o caput, a ANTAQ encaminhará consulta à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, com o resumo das características do empreendimento, para que esta se manifeste quanto à adequação do pleito às políticas e diretrizes do setor de portos e terminais portuários marítimos.

§ 2º A autoridade portuária deverá ser consultada quando o requerimento for de interessado titular do domínio útil de terreno dentro da área do porto organizado.

§ 3º Em qualquer hipótese, o requerente deverá comprovar a titularidade da propriedade do terreno onde pretende instalar o terminal de uso privativo, ou, caso o terreno seja de propriedade da União, a inscrição da ocupação ou a titularidade do domínio útil, bem como a disponibilidade dos respectivos espaços físicos em águas públicas, nos termos da Lei no 9.636, de 15 de maio de 1998.

Art. 37. A autorização para a construção e exploração de instalação portuária de uso privativo será outorgada mediante a celebração de instrumento jurídico denominado contrato de adesão, a ser celebrado com a ANTAQ.

§ 1o A autorização de que trata o caput dar-se-á em dois momentos distintos:

I - o primeiro, para autorizar a construção da instalação portuária de uso privativo; e

II - o segundo, para autorizar o início da exploração da instalação portuária de uso privativo.

§ 2o O início da exploração da instalação portuária de uso privativo dar-se-á somente após a constatação, decorrente de vistoria a ser realizada pela ANTAQ, do atendimento a todas as exigências legais relativas às demais autoridades públicas federais, estaduais e municipais que exercem competência legal sobre instalações portuárias de uso privativo.

Art. 38. Os procedimentos para a outorga de autorização para a construção e exploração de instalação portuária de uso privativo misto deverão observar as seguintes exigências:

I - apresentação de declarações, comprovações ou avaliações de movimentação de carga, própria e de terceiros, como parte integrante dos estudos necessários à autorização de instalação portuária de uso privativo misto;

II - comprovação da formulação de consulta prévia à autoridade aduaneira, diretamente pelo interessado ao órgão alfandegário com jurisdição local, que a instruirá com as informações pertinentes ao conhecimento da Secretaria da Receita Federal do Brasil; e

III - construção da instalação portuária de uso privativo, na forma autorizada.

Parágrafo único. A prestação dos serviços de movimentação de cargas de terceiros, pelo detentor da autorização da construção e exploração de instalação portuária de uso privativo misto, será disciplinada em contratos assinados entre o detentor dessa autorização e o tomador de seus serviços, cujo instrumento é regido, exclusivamente, pela norma do direito privado, sem a participação ou responsabilidade do poder público.

CAPÍTULO IV

DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM

Art. 39. O programa nacional de dragagem portuária será aprovado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, na sua área de competência.

Parágrafo único. O programa nacional de dragagem portuária será revisto até o encerramento do primeiro quadrimestre de cada ano.

Art. 40. As Companhias Docas e as demais administradoras de portos e terminais portuários marítimos deverão submeter à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, com vistas à aprovação, até o dia 30 de março de cada ano, suas propostas de investimentos e de dragagem, a serem inseridas na atualização do programa nacional de dragagem portuária para o exercício seguinte, acompanhados das respectivas previsões de usos e fontes de recursos;

Parágrafo único. A Secretaria Especial de Portos da Presidência da República pronunciar-se-á oficialmente sobre a alocação referida no caput, sempre no prazo máximo de trinta dias.

Art. 41. Entre as fontes de recursos de que trata o art. 40 estão as tarifas portuárias que visam remunerar a utilização da infra-estrutura de acesso aquaviário com profundidades adequadas às embarcações no canal de acesso, nas bacias de evolução e junto às instalações de acostagem, bem como o balizamento do canal de acesso até as instalações de acostagem e demais facilidades de acesso aquaviário de responsabilidade das autoridades portuárias.

Parágrafo único. Os recursos arrecadados nos portos administrados pelas Companhias Docas e pelas demais autoridades portuárias serão neles aplicados, não se admitindo repasse de numerário a outros portos que não estejam sob sua administração.

Art. 42. A União poderá destinar recursos para a realização de dragagem de aprofundamento em portos delegados a Estados e Municípios, com base na Lei no 9.277, de 10 de maio de 1996, ficando tal destinação condicionada:

I - à demonstração de que o produto da arrecadação das tarifas portuárias do porto interessado esteja sendo investido e aplicado integralmente no próprio porto; e

II - à contratação simultânea da dragagem de aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas, se essa for necessária com a dragagem de manutenção.

Parágrafo único. No caso do inciso II, a dragagem de manutenção será custeada com recursos próprios do delegatário.

Art. 43. As Companhias Docas deverão encaminhar à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República os estudos e os projetos que justifiquem as prioridades para dragagem, contemplando, inclusive, a dragagem para dois ou mais portos.

CAPÍTULO V

DO PLANO GERAL DE OUTORGAS

Art. 44. O plano geral de outorgas será elaborado pela ANTAQ e aprovado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, obedecendo às seguintes diretrizes e políticas:

I - otimização da estrutura portuária nacional, com vistas à viabilização de políticas de desenvolvimento, especialmente as de comércio exterior e industriais;

II - expansão da oferta de serviços portuários, baseada na eficiência de escala da exploração das atividades e redução dos custos unitários;

III - atendimento à demanda por serviços portuários, inclusive a futura, em conformidade com estudos econômicos que integrarão o plano geral de outorgas;

IV - adequada prestação dos serviços portuários, segundo os parâmetros normativos e regulatórios;

V - integração entre os distintos modais, priorizando o transporte marítimo, quando possível; e

VI - expansão e ampliação das instalações portuárias existentes e a localização dos novos portos, tendo em vista a eficiência econômica.

Art. 45. O plano geral de outorgas será revisto a cada dois anos.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 46. A administração do porto deverá zelar pelo cumprimento da legislação ambiental e de segurança e saúde no trabalho por parte de todos os agentes envolvidos na operação portuária, dentro da área do porto organizado.

Parágrafo único. Os regulamentos de exploração do porto, os contratos de arrendamento e a norma de pré-qualificação dos operadores portuários deverão especificar exigências do cumprimento da legislação ambiental, de saúde e de segurança do trabalho, assim como sanções a serem aplicadas pela autoridade portuária em caso de descumprimento daquelas exigências pelos agentes envolvidos.

Art. 47. A execução de serviços portuários em instalações de uso privativo é da competência dos respectivos titulares, competindo à autoridade portuária fiscalizar as operações quando o terminal situar-se dentro da área do porto organizado.

Art. 48. As obras de melhoramento e de reforma de instalação portuária, arrendada ou autorizada, independem de nova outorga, mas serão, obrigatoriamente, submetidas à

autoridade portuária e à ANTAQ, conforme o caso, para aprovação prévia, se houver alteração que descaracterize os projetos apresentados inicialmente.

Art. 49. A ANTAQ deverá, no prazo de cento e oitenta dias, contados da publicação deste Decreto:

I - proceder à adequação das disposições regulatórias referentes aos arrendamentos e às autorizações de instalações portuárias de que tratam este Decreto;

II - submeter à aprovação da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República o plano geral de outorgas nos termos da alínea “b” do inciso III do art. 27 da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001; e

III - dispor sobre os procedimentos de autorização para a construção e exploração de instalações portuárias de turismo para movimentação de passageiros.

Art. 50. Configurado o interesse público, poderá ser autorizada, excepcionalmente, a utilização de instalações portuárias arrendadas para recepção de carga compatível transportada em navio que demande ao porto, não destinada ao arrendatário, desde que configurada a urgência e necessidade, com o objetivo de evitar situações de congestionamento nas demais instalações portuárias e de acostagem.

§ 1o A autorização somente poderá ser concedida pela autoridade portuária depois da manifestação favorável da Secretaria da Receita Federal do Brasil.

§ 2o Aplica-se o disposto no caput também às instalações portuárias de uso público.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 51. O art. 3o do Decreto no 2.184, de 24 de março de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação.

“Art. 3o O convênio de delegação, cujas cláusulas essenciais serão aprovadas pelo delegante, deverá conter, entre outras, as seguintes obrigações a serem assumidas pelo delegatário:

.....

IV - responsabilizar-se pela conservação dos bens do porto constantes de inventário realizado pelo delegante;

.....” (NR)

Art. 52. O disposto no Decreto no 4.391, de 26 de setembro de 2002, não se aplica aos portos e terminais portuários marítimos de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Art. 53. As disposições deste Decreto não alcançam os atos legais praticados anteriormente a sua edição.

Art. 54. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 29 de outubro de 2008; 187o da Independência e 120o da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Guido Mantega

Paulo Bernardo Silva

Dilma Rousseff

ANEXO 13

RESOLUÇÃO Nº 517-ANTAQ, DE 18 DE OUTUBRO DE 2005.

APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA A CONSTRUÇÃO, A EXPLORAÇÃO E A AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO.

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS –ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo inciso IV do art. 44 do Regimento Interno, com base no art. 27, inciso IV, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, na redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, tendo em vista o disposto na Lei nº 8.630, de 1993 e o que foi deliberado em sua 154ª Reunião Ordinária, realizada em 18 de outubro de 2005,

R E S O L V E :

Art. 1º Aprovar a NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA A CONSTRUÇÃO, A EXPLORAÇÃO E A AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO, na forma do Anexo desta Resolução.

Art. 2º As disposições da Norma de que trata o art. 1º são aplicáveis aos processos em tramitação na ANTAQ na data da entrada em vigor da referida Norma.

Art. 3 Esta Resolução e bem assim a Norma de que trata o artigo anterior entram em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS ALBERTO WANDERLEY NOBREGA

Diretor-Geral

Publicada no DOU I, de 08/11/2005

ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 517-ANTAQ, DE 18 DE OUTUBRO DE 2005.

NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA A CONSTRUÇÃO, A EXPLORAÇÃO E A AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO.

CAPÍTULO I

Do Objeto

Art. 1º Esta Norma tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos para a outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo, na conformidade do disposto no art. 4º, inciso II, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e arts. 27, 43 e 44, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, observado o disposto na legislação que confere competência pertinente à matéria a outros órgãos e entidades das administrações públicas federal, estaduais e municipais.

CAPÍTULO II

Disposições Gerais

Art. 2º Para os efeitos desta Norma, considera-se:

I - outorga de autorização: ato administrativo unilateral, editado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ, que autoriza a empresa privada ou entidade pública constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, que atenda aos requisitos técnicos econômicos e jurídicos estabelecidos, a construir, a explorar e a ampliar terminal portuário de uso privativo;

II - terminal portuário de uso privativo exclusivo: a instalação, não integrante do patrimônio do porto público, construída ou a ser construída por empresa privada ou entidade pública para a movimentação ou movimentação e armazenagem de carga própria, destinada ou proveniente de transporte aquaviário;

III - terminal portuário de uso privativo misto: a instalação, não integrante do patrimônio do porto público, construída ou a ser construída por empresa privada ou entidade pública para a movimentação ou movimentação e armazenagem, além da carga própria, de carga de terceiros, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, na forma do disposto nesta Norma;

IV - carga própria: a que pertença a pessoa jurídica autorizada ou a pessoa jurídica que seja sua subsidiária integral ou controlada, ou a pessoa jurídica de que a autorizada seja subsidiária integral ou controlada ou, ainda, que pertença a pessoas jurídicas que integrem grupo de sociedades de que a autorizada seja integrante, como controladora ou controlada, na forma do disposto nos arts. 265 a 268 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976;

V - carga destinada ou proveniente de transporte aquaviário: a carga movimentada diretamente de embarcação atracada no próprio cais do terminal portuário de uso privativo.

§ 1º A outorga será válida pelo prazo em que a empresa privada ou a entidade pública autorizada permanecer na atividade industrial ou comercial que justificou o pedido de autorização, conforme disposto nesta Norma.

§ 2º Não se considera como carga própria o seu meio de embalagem e de transporte, tais como contêineres e veículos transportadores.

Art. 3º Somente será autorizada a implantação de terminal portuário de uso privativo dentro da área do porto organizado quando o interessado for o titular do domínio útil do terreno.

Art. 4º A empresa privada ou entidade pública autorizada a construir, explorar e ampliar terminal portuário de uso privativo não se reveste das funções de Autoridade Portuária de que trata o art. 3º da Lei nº 8.630, de 1993.

CAPÍTULO III

Dos Procedimentos

Art. 5º A interessada na autorização de que trata esta Norma deverá dirigir requerimento à ANTAQ, instruído com a seguinte documentação:

I - Habilitação Jurídica e Regularidade Fiscal:

a) ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado e, no caso de sociedades por ações, acompanhado dos documentos comprobatórios de eleição de seus administradores com mandato em vigor, registrados no órgão competente;

- b) certidão negativa de falência, de recuperação extrajudicial ou recuperação judicial expedida pelo distribuidor da sede social da pessoa jurídica requerente;
- c) prova de regularidade com as Fazendas Federal, Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica, quando couber;
- d) prova de regularidade relativa à Seguridade Social e ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço-FGTS, demonstrando situação regular no cumprimento dos encargos sociais previstos em lei;
- e) prova de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica-CNPJ, do Ministério da Fazenda-CNPJ/MF;
- f) Certidão de Propriedade do terreno, expedida pelo Registro de Imóveis, Certidão de Inscrição de Ocupação ou Certidão de Aforamento do terreno, expedidas pela Secretaria do Patrimônio da União-SPU, nestes casos, acompanhadas do último comprovante de recolhimento da taxa de ocupação ou do foro, datadas de até trinta dias anteriores à data do requerimento, ou ainda instrumento legal que assegure o direito de uso e fruição do terreno pela interessada com a finalidade de implantação e exploração do terminal privativo e em prazo compatível com o projeto proposto;
- g) Certidão da Dívida Ativa da União;
- h) manifestação do poder público municipal sobre a exploração ou a construção e exploração do terminal;
- i) declaração da interessada comprometendo-se a satisfazer todas as exigências para o alfandegamento do terminal, conforme disposto no § 1º do art. 1º da Portaria Interministerial nº 166, de 31 de maio de 1995, dos Ministérios da Fazenda e dos Transportes;
- j) Certidão de Breve Relato, emitida pela Junta Comercial do Estado onde se situa a sededa requerente;

II - Habilitação Técnica:

- a) apresentação da licença ambiental cabível, emitida pelo órgão federal ou estadual competente;
- b) parecer da Autoridade Marítima atinente ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação nas áreas de responsabilidade do terminal a ser solicitado junto à Capitania, Delegacia ou Agência mais próxima;
- c) declaração da requerente especificando as cargas próprias que serão movimentadas no terminal, com movimentação anual mínima estimada que justifique, por si só, de conformidade com estudo técnico especializado, a sua implantação, e, com relação às cargas de terceiros, se houver, a natureza destas;

d) memorial descritivo das instalações do terminal, contendo:

1. situação geográfica: se porto marítimo, a indicação da localização do terminal por coordenadas geográficas; se porto fluvial ou lacustre, a indicação da localização do terminal por coordenadas geográficas e o nome e margem do rio ou lago onde o terminal se localiza;

2. acessos ao terminal: descrição dos acessos rodoviários, ferroviários, hidroviários e dutoviários;

3. descrição geral do terminal, identificando instalações, áreas, edificações e pátios, com as respectivas destinações e capacidades;

4. planta de situação do terminal, em escala 1:2.000, contendo o nome, nº do CREA e assinatura do engenheiro responsável;

5. especificação da embarcação-tipo de projeto, informando comprimento, largura, calado e capacidade de carga em TPB;

e) cronograma físico-financeiro para a implantação do terminal;

f) certificação do Corpo de Bombeiros local quanto à segurança das instalações;

g) descrição dos equipamentos de carga e descarga do terminal, com a especificação suas capacidades;

h) planta geral de localização do terminal, em escala 1:10.000, com nome, nº do CREA e assinatura do engenheiro responsável;

§ 1º Para ampliação de terminal portuário previamente autorizado, sem alteração da área original, a interessada deverá dirigir requerimento à ANTAQ, instruído com a seguinte documentação:

I) apresentação da licença ambiental cabível, emitida pelo órgão federal ou estadual competente;

II) parecer da Autoridade Marítima atinente ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação nas áreas de responsabilidade do terminal a ser solicitado junto à Capitania, Delegacia ou Agência mais próxima, quando couber;

III) memorial descritivo da ampliação das instalações do terminal, contendo:

a) descrição geral da ampliação do terminal, identificando instalações, áreas, edificações e pátios, com as respectivas destinações, no que couber;

b) planta de situação caracterizando a ampliação do terminal, em escala 1:2.000, contendo o nome, nº do CREA e assinatura do engenheiro responsável;

c) especificação da embarcação-tipo de projeto, informando comprimento, largura, calado e capacidade de carga em TPB;

d) certificação do Corpo de Bombeiros local quanto à segurança das instalações relativo à ampliação;

e) cronograma físico-financeiro da ampliação do terminal pretendida.

§ 2º Para a ampliação de terminal portuário previamente autorizado, com alteração da área original, a interessada deverá encaminhar, em complemento à documentação de que trata o § 1º deste artigo, a seguinte documentação:

I - Certidão de Propriedade do terreno, expedida pelo Registro de Imóveis, Certidão de Inscrição de Ocupação ou Certidão de Aforamento do terreno, expedidas pela Secretaria do Patrimônio da União-SPU, nestes casos, acompanhadas do último comprovante de recolhimento da taxa de ocupação ou do foro, datadas de até trinta dias anteriores à data do requerimento, ou ainda instrumento legal que assegure o direito de uso e fruição do terreno pela interessada com a finalidade de implantação e exploração do terminal privativo e em prazo compatível com o projeto proposto;

II - manifestação do poder público municipal sobre a ampliação da área do terminal.

Art. 6º A autorização da ANTAQ para exploração de terminal de uso privativo em que esteja prevista a movimentação de petróleo e seus derivados, de gás natural, e bem assim de álcool etílico combustível, só será outorgada mediante a apresentação da autorização para operação expedida pela Agência Nacional de Petróleo-ANP.

Art. 7º Os documentos de que trata o art. 5º poderão ser apresentados em original, por qualquer processo de cópia autenticada em cartório, mediante autenticação pela ANTAQ ou por publicação em órgão da imprensa oficial.

§ 1º A ANTAQ poderá solicitar a apresentação de documentação complementar necessária à análise do requerimento.

§ 2º A documentação complementar deverá ser apresentada no prazo máximo de sessenta dias a partir da solicitação, prorrogáveis por trinta dias, sob pena de arquivamento do processo.

Art. 8º Localizando-se o terminal de uso privativo na área do porto organizado, a ANTAQ consultará a Autoridade Portuária respectiva, que deverá pronunciar-se, no prazo máximo de trinta dias, sobre a implantação do terminal.

Art. 9º Caso a exploração do terminal possa configurar situação de concentração de mercado, competição imperfeita ou infração da ordem econômica, a ANTAQ comunicará aos órgãos de defesa da concorrência, sem contudo interromper o exame do processo até a manifestação dos mesmos.

Art. 10 A ANTAQ, relativamente a terminal que movimente cargas de origem ou destino internacional, consultará a Secretaria da Receita Federal-SRF, conforme disposto na Portaria Interministerial nº 166, de 1995.

Art. 11 No caso de autorização para a construção e exploração de terminal portuário de uso privativo, o início das operações fica condicionado a:

I - vistoria prévia das instalações pela ANTAQ;

II - apresentação de laudo emitido pelo Corpo de Bombeiros local, quanto à segurança das instalações de combate a incêndio;

III - apresentação da licença ambiental cabível, emitida pelo órgão federal ou estadual competente.

Parágrafo único. Fica estabelecido que atraso superior a 25% (vinte e cinco por cento) do prazo de construção do terminal previsto no cronograma ou a interrupção da operação do terminal por período superior a um ano determinará a cassação da autorização concedida, salvo motivo de força maior, devidamente comprovado.

CAPÍTULO IV

Das Obrigações da Autorizada

Art. 12 São obrigações da Autorizada:

I - fixar e manter em local visível placa alusiva ao terminal conforme regulamentação baixada pela ANTAQ;

II - enviar à ANTAQ, trimestralmente, relatório firmado pelo representante legal da autorizada, informando o estágio de evolução da construção ou da ampliação do terminal e o andamento da execução financeira;

III - informar à ANTAQ, no prazo de até trinta dias após a ocorrência do fato, qualquer atraso ou interrupção ocorrida nas obras de implantação ou ampliação do terminal, e bem assim na prestação do serviço autorizado;

IV - informar, em até trinta dias após a ocorrência do fato, mudança de endereços, substituição de administradores, alterações de controle societário e alterações patrimoniais relevantes;

V - encaminhar, com periodicidade trimestral, as informações referentes à movimentação mensal ocorrida no terminal;

VI - prestar as informações solicitadas pela ANTAQ e demais autoridades competentes, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

VII - adotar as medidas necessárias e ações adequadas para evitar ou estancar a geração de danos ao meio ambiente, causados por situações já existentes ou que venham a ocorrer no empreendimento, observada a legislação aplicável e as recomendações para o setor;

VIII - cumprir, quando for o caso, as determinações da autoridade aduaneira referentes ao alfandegamento do terminal e à organização do fluxo de mercadorias, veículos, unidades de carga e de pessoas na área do terminal;

IX - prestar o apoio necessário aos funcionários da ANTAQ, ou de entidades por ela delegadas, e das demais autoridades competentes, encarregados da fiscalização, garantindo-lhes livre acesso às obras, aos equipamentos, às instalações e aos registros estatísticos vinculados à autorização;

X - cumprir, no que couber, o Regulamento de Exploração do Porto, no caso de terminal portuário de uso privativo localizado na área do porto organizado;

XI - sob a coordenação da Autoridade Marítima, quando não forem prestadas pela administração do porto:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do terminal;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação das embarcações, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas das embarcações que irão trafegar, em função das limitações e características físicas das instalações de acostagem do terminal;

XII - manter as condições de segurança operacional de acordo com as normas em vigor;

XIII - atender à intimação para regularizar a execução de obra ou a operação do terminal;

XIV - pagar, quando for o caso, a tarifa portuária homologada pelo Conselho de Autoridade

Portuária pela utilização da infra-estrutura aquaviária operada e mantida pela Autoridade Portuária;

XV - realizar a movimentação mínima anual de carga própria na conformidade do especificado na declaração de que trata o art. 5º, inciso II, alínea c;

XVI - acatar as intervenções da Autoridade Marítima nas operações portuárias e movimentações de embarcações consideradas prioritárias em situações de assistência e salvamento.

CAPÍTULO V

Das Infrações e Penalidades

Seção I

Disposições Gerais

Art. 13 O descumprimento de qualquer disposição legal, regulamentar ou dos termos e condições expressas ou decorrentes do Termo de Autorização implicará a aplicação das seguintes penalidades, observado o disposto na Norma sobre a Fiscalização e o Processo Administrativo Relativos à Prestação de Serviços de Transporte Aquaviário, de Apoio Marítimo e de Apoio Portuário e à Exploração da Infra-Estrutura Aquaviária e Portuária, editada pela ANTAQ:

I - advertência;

II - multa;

III - suspensão;

IV - cassação;

V - declaração de inidoneidade.

Art. 14 Para a aplicação das penalidades serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes, a vantagem auferida pelo infrator ou proporcionada a terceiros, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica.

Art. 15 As multas estabelecidas na Seção II deste Capítulo poderão ser aplicadas isolada ou cumulativamente com as demais penalidades de que tratam os incisos I, III, IV e V do art. 13 e em sua aplicação será considerado o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da infração e a gradação da penalidade.

Parágrafo único. A aplicação, pela ANTAQ, de multa decorrente de infração da ordem

econômica, na conformidade do disposto no § 2º do art. 78-F da Lei nº 10.233, de 2001, independentemente das penalidades aplicadas pelos órgãos competentes, observará o limite máximo previsto na legislação específica.

Seção II

Das Infrações

Art. 16 São infrações:

I - deixar de fixar ou de manter em local visível a placa alusiva ao terminal portuário de uso privativo, conforme modelo estabelecido pela ANTAQ (Multa de R\$ 2.000,00);

II - deixar de informar à ANTAQ, no prazo de trinta dias contados do início da ocorrência, a paralisação das obras de implantação ou de ampliação do terminal portuário de uso privativo (Multa de R\$ 2.000,00);

III - deixar de enviar à ANTAQ, trimestralmente, relatório informando o estágio de evolução da construção ou da ampliação do terminal portuário de uso privativo e bem assim o andamento da execução financeira (Multa de até R\$ 2.000,00);

IV - deixar de informar à ANTAQ, no prazo de trinta dias contados do início da ocorrência, a interrupção da prestação do serviço autorizado (Multa de R\$ 2.000,00);

V - deixar de prestar informações, trimestralmente, ou, quando solicitadas pela ANTAQ, no prazo que for fixado, na forma do disposto nos incisos V e VI do art. 12, (Multa de até R\$ 2.000,00);

VI - deixar de informar, em até trinta dias após a ocorrência do fato, mudança de endereços, substituição de administradores, alterações de controle societário e alterações patrimoniais relevantes (Multa de até R\$ 2.000,00);

VII - omitir, retardar ou de qualquer forma prejudicar o fornecimento de informações ou de documentos solicitados pela ANTAQ (Multa de até R\$ 5.000,00);

VIII - deixar de atender às determinações das autoridades públicas atuantes no terminal portuário de uso privativo (Multa de até R\$ 20.000,00);

IX - descumprir o Regulamento de Exploração do Porto, no caso de terminal portuário de uso privativo localizado dentro da área do porto organizado (Multa de até R\$ 20.000,00);

X - deixar de estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do terminal, quando esses serviços não forem de atribuição da administração de porto organizado (Multa de R\$ 20.000,00);

XI - deixar de fazer a delimitação das áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e

descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, quando esses serviços não forem de atribuição da administração de porto organizado (Multa de R\$ 20.000,00);

XII - deixar de estabelecer e de divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas das embarcações que irão trafegar, em função das limitações e características físicas das instalações de acostagem do terminal (Multa de até R\$ 20.000,00);

XIII - deixar de estabelecer e de divulgar o calado máximo de operação das embarcações, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade (Multa de até R\$ 20.000,00);

XIV- deixar de efetuar, injustificadamente, a movimentação mínima anual de carga própria constante da declaração de que trata o art. 5º, inciso II, alínea c, ou, para o caso dos terminais já em operação, a movimentação de carga própria de acordo com o objeto do terminal (Multa de até 50.000,00);

XV - não pagar, quando for o caso, o valor da tarifa em vigor correspondente à utilização de infra-estrutura aquaviária operada e mantida pela administração portuária (Multa de até R\$ 50.000,00);

XVI - armazenar e movimentar petróleo e seus derivados, gás natural e álcool etílico combustível, sem estar autorizado pela ANP ou, ainda, armazenar e movimentar, ciente do seu conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas técnicas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições (Multa de até R\$ 50.000,00);

XVII - deixar de regularizar, quando intimado, nos prazos fixados, a execução dos serviços autorizados (Multa de R\$ 100.000,00);

XVIII - recusar-se a prestar informações ou a fornecer documentos solicitados pela ANTAQ (Multa de até R\$ 100.000,00);

XIX - exercer prática comercial restritiva, cometer infração da ordem econômica ou à livre concorrência, respeitado o limite previsto na legislação específica sobre a matéria (Multa de até R\$ 100.000,00);

XX - não manter as condições de segurança operacional de acordo com as normas em vigor (Multa de até R\$ 200.000,00);

XXI - prestar os serviços em desacordo com a legislação, com as normas regulamentares e com o Termo de Autorização (Multa de até R\$ 200.000,00);

XXII - deixar de executar ou executar obras em desacordo com os projetos autorizados (Multa de até R\$ 200.000,00);

XXIII - impedir ou dificultar a ação fiscalizadora da ANTAQ (Multa de até R\$ 500.000,00);

XXIV - operar de forma que resulte em agressão ao meio ambiente (Multa de até R\$ 500.000,00);

XXV - prestar informações falsas ou falsear dados em proveito próprio ou em proveito ou prejuízo de terceiros (Multa de até R\$ 500.000,00);

XXVI - construir, explorar ou ampliar terminal privativo sem autorização da ANTAQ (Multa de até R\$ 1.000.000,00);

Parágrafo único. Caracterizada qualquer das infrações de que trata o inciso XXVI, a ANTAQ comunicará à Autoridade Marítima, por intermédio da Capitania, Delegacia ou Agência mais próxima do terminal, ao Departamento de Polícia Federal, ao Ministério Público Federal e aos demais órgãos competentes com vistas à imediata interdição da operação irregular.

CAPÍTULO VI

Disposições Finais e Transitórias

Art. 17 A titular de terminal portuário de uso privativo, autorizada mediante contrato de adesão celebrado anteriormente à entrada em vigor da Lei nº 10.233, de 2001, observará, no que não conflitar com os termos do referido contrato de adesão, o estabelecido nesta Norma.

Art. 18 A titular de terminal portuário de uso privativo de que trata o art. 17 deverá se adequar ao disposto nesta Norma, mediante a expedição de novo termo de autorização, na forma do disposto no art. 50 da Lei nº 10.233, de 2001, quando:

I) pleitear, quando não prevista no respectivo contrato de adesão, a ampliação da área física do terminal, ou propor qualquer alteração no referido contrato de adesão de que resulte ampliação, modificação ou qualquer forma de alteração do objeto inicialmente pactuado;

II) pleitear, quando não previsto no respectivo contrato de adesão, a prorrogação do prazo de vigência da autorização.

Parágrafo Único. A partir da adequação de que trata este artigo, a outorga de autorização para exploração de terminal portuário de uso privativo passará a reger-se pelo novo termo de autorização de que trata o caput, in fine.

Art. 19 Os prazos de que trata esta Norma são contados de acordo com o disposto no art.132 do Código Civil.

CARLOS ALBERTO WANDERLEY NOBREGA

Diretor-Geral

Publicada no DOU I, de 08/11/2005

ANEXO 14

DECRETO N 1746 - DE 13 DE OUTUBRO DE 1869

Autorisa o Governo a contractar a construcção, nos differentes portos do Imperio, de dócas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação.

Hei por bem Sancionar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1º Fica o Governo autorizado para contractar a construcção, nos differentes portos do Imperio, de dócas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação, sob as seguintes bases:

§ 1º Os empzarios deverão sujeitar á approvação do Governo Imperial as plantas e os projectos das obras que pretenderem executar.

§ 2º Fixaráõ o capital da empresa, e não poderão argumenta-lo ou diminui-lo sem autorisação do Governo.

§ 3º O prazo da concessão será fixado conforme as difficuldades da empresa, não podendo ser em caso nenhum maior de 90 annos. Findo o prazo ficaráõ pertencendo ao governo todas as obras e o material fixo e rodante da empresa.

§ 4º A empresa deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas de seus lucros liquidos, e calculadas de modo a reproduzir o capital no fim do prazo da concessão. A formação desse fundo de amortização principiará ao mais tardar, 10 annos depois de concluidas as obras,

§ 5º Os empresarios poderão perceber, pelos serviços prestados em seus estabelecimentos, taxas reguladas por uma tarifa proposta pelos empresarios e aprovada pelo governo imperial.

Será revista esta tarifa pelo governo imperial de cinco em cinco annos; mas a redução geral das taxas só poderá ter lugar quando os lucros liquidados da empresa excederem a 12%.

§ 6º Poderá o governo conceder ás companhias de dócas a faculdade de emittir titulos de garantia das mercadorias depositadas nos respectivos armazens, conhecidos pelo nome de warrants. Em regulamento especial deverá estabelecer as regras para emissão destes titulos e seu uso no Imperio.

§ 7º O governo poderá encarregar ás companhias de dócas o serviço de capatazias e de armazenagem das alfandegas.

Expedirá neste caso regulamentos e instrucções para estabelecer as relações da companhia com os empregados encarregados da percepção dos direitos das alfandegas.

§ 8º Em cada contracto estipulará o governo as condições que julgar necessarias para assegurar a mais minuciosa e exacta fiscalisação e arrecadação dos direitos do Estado.

§ 9º Ao governo fica reservado o direito de resgatar as propriedades da companhia em qualquer tempo depois dos 10 primeiros annos de sua conclusão.

O preço do resgate será fixado de modo que, reduzido a apolices da divida publica, produza uma renda equivalente a 8% de todo o capital effectivamente empregado na empresa.

§ 10. Os empresarios poderão desapropriar, na fórma do Decreto n 1664 de 27 de Outubro de 1855, as propriedades e as bemfeitorias pertencentes a particulares, que se acharem em terrenos necessarios á construcção das suas obras.

§ 11. O governo fará inspeccionar a execução e o custeio das obras, para assegurar o exacto cumprimento dos contractos que houver estabelecido.

§ 12. Os armazens das dócas construidas pelos empresarios gozarão de todas as vantagens e favores concedidos por lei aos armazens alfandegados e entrepostos.

§ 13. As empresas estrangeiras serão obrigadas a ter representantes nas localidades em que tiverem seus estabelecimentos, para tratarem directamente com o governo imperial. As questões que se suscitarem entre o governo e os empregados, a respeito dos seus direitos e obrigações, poderão ser decididas no Brasil por arbitros, dos quaes um será de nomeação do governo, o outro do empregado, e o terceiro por accordo de ambas as partes, ou sorteado.

Art. 2º Ficão revogadas as disposições em contrario.

Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro em treze de Outubro de mil oitocentos sessenta e nove, quadragésimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

ANEXO 15

LEI Nº 9.433, DE 8 DE JANEIRO DE 1997.

Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 1º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I

DA POLÍTICA NACIONAL DE RECURSOS HÍDRICOS

CAPÍTULO I

DOS FUNDAMENTOS

Art. 1º A Política Nacional de Recursos Hídricos baseia-se nos seguintes fundamentos:

I - a água é um bem de domínio público;

II - a água é um recurso natural limitado, dotado de valor econômico;

III - em situações de escassez, o uso prioritário dos recursos hídricos é o consumo humano e a dessedentação de animais;

IV - a gestão dos recursos hídricos deve sempre proporcionar o uso múltiplo das águas;

V - a bacia hidrográfica é a unidade territorial para implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e atuação do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos;

VI - a gestão dos recursos hídricos deve ser descentralizada e contar com a participação do Poder Público, dos usuários e das comunidades.

CAPÍTULO II

DOS OBJETIVOS

Art. 2º São objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos:

I - assegurar à atual e às futuras gerações a necessária disponibilidade de água, em padrões de qualidade adequados aos respectivos usos;

II - a utilização racional e integrada dos recursos hídricos, incluindo o transporte aquaviário, com vistas ao desenvolvimento sustentável;

III - a prevenção e a defesa contra eventos hidrológicos críticos de origem natural ou decorrentes do uso inadequado dos recursos naturais.

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES GERAIS DE AÇÃO

Art. 3º Constituem diretrizes gerais de ação para implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos:

I - a gestão sistemática dos recursos hídricos, sem dissociação dos aspectos de quantidade e qualidade;

II - a adequação da gestão de recursos hídricos às diversidades físicas, bióticas, demográficas, econômicas, sociais e culturais das diversas regiões do País;

III - a integração da gestão de recursos hídricos com a gestão ambiental;

IV - a articulação do planejamento de recursos hídricos com o dos setores usuários e com os planejamentos regional, estadual e nacional;

V - a articulação da gestão de recursos hídricos com a do uso do solo;

VI - a integração da gestão das bacias hidrográficas com a dos sistemas estuarinos e zonas costeiras.

Art. 4º A União articular-se-á com os Estados tendo em vista o gerenciamento dos recursos hídricos de interesse comum.

CAPÍTULO IV

DOS INSTRUMENTOS

Art. 5º São instrumentos da Política Nacional de Recursos Hídricos:

- I - os Planos de Recursos Hídricos;
- II - o enquadramento dos corpos de água em classes, segundo os usos preponderantes da água;
- III - a outorga dos direitos de uso de recursos hídricos;
- IV - a cobrança pelo uso de recursos hídricos;
- V - a compensação a municípios;
- VI - o Sistema de Informações sobre Recursos Hídricos.

SEÇÃO I

DOS PLANOS DE RECURSOS HÍDRICOS

Art. 6º Os Planos de Recursos Hídricos são planos diretores que visam a fundamentar e orientar a implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e o gerenciamento dos recursos hídricos.

Art. 7º Os Planos de Recursos Hídricos são planos de longo prazo, com horizonte de planejamento compatível com o período de implantação de seus programas e projetos e terão o seguinte conteúdo mínimo:

- I - diagnóstico da situação atual dos recursos hídricos;
- II - análise de alternativas de crescimento demográfico, de evolução de atividades produtivas e de modificações dos padrões de ocupação do solo;
- III - balanço entre disponibilidades e demandas futuras dos recursos hídricos, em quantidade e qualidade, com identificação de conflitos potenciais;
- IV - metas de racionalização de uso, aumento da quantidade e melhoria da qualidade dos recursos hídricos disponíveis;
- V - medidas a serem tomadas, programas a serem desenvolvidos e projetos a serem implantados, para o atendimento das metas previstas;
- VI - (VETADO)
- VII - (VETADO)
- VIII - prioridades para outorga de direitos de uso de recursos hídricos;

IX - diretrizes e critérios para a cobrança pelo uso dos recursos hídricos;

X - propostas para a criação de áreas sujeitas a restrição de uso, com vistas à proteção dos recursos hídricos.

Art. 8º Os Planos de Recursos Hídricos serão elaborados por bacia hidrográfica, por Estado e para o País.

SEÇÃO II

DO ENQUADRAMENTO DOS CORPOS DE ÁGUA EM CLASSES, SEGUNDO OS USOS PREPONDERANTES DA ÁGUA

Art. 9º O enquadramento dos corpos de água em classes, segundo os usos preponderantes da água, visa a:

I - assegurar às águas qualidade compatível com os usos mais exigentes a que forem destinadas;

II - diminuir os custos de combate à poluição das águas, mediante ações preventivas permanentes.

Art. 10. As classes de corpos de água serão estabelecidas pela legislação ambiental.

SEÇÃO III

DA OUTORGA DE DIREITOS DE USO DE RECURSOS HÍDRICOS

Art. 11. O regime de outorga de direitos de uso de recursos hídricos tem como objetivos assegurar o controle quantitativo e qualitativo dos usos da água e o efetivo exercício dos direitos de acesso à água.

Art. 12. Estão sujeitos a outorga pelo Poder Público os direitos dos seguintes usos de recursos hídricos:

I - derivação ou captação de parcela da água existente em um corpo de água para consumo final, inclusive abastecimento público, ou insumo de processo produtivo;

II - extração de água de aquífero subterrâneo para consumo final ou insumo de processo produtivo;

III - lançamento em corpo de água de esgotos e demais resíduos líquidos ou gasosos, tratados ou não, com o fim de sua diluição, transporte ou disposição final;

IV - aproveitamento dos potenciais hidrelétricos;

V - outros usos que alterem o regime, a quantidade ou a qualidade da água existente em um corpo de água.

§ 1º Independem de outorga pelo Poder Público, conforme definido em regulamento:

I - o uso de recursos hídricos para a satisfação das necessidades de pequenos núcleos populacionais, distribuídos no meio rural;

II - as derivações, captações e lançamentos considerados insignificantes;

III - as acumulações de volumes de água consideradas insignificantes.

§ 2º A outorga e a utilização de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica estará subordinada ao Plano Nacional de Recursos Hídricos, aprovado na forma do disposto no inciso VIII do art. 35 desta Lei, obedecida a disciplina da legislação setorial específica.

Art. 13. Toda outorga estará condicionada às prioridades de uso estabelecidas nos Planos de Recursos Hídricos e deverá respeitar a classe em que o corpo de água estiver enquadrado e a manutenção de condições adequadas ao transporte aquaviário, quando for o caso.

Parágrafo único. A outorga de uso dos recursos hídricos deverá preservar o uso múltiplo destes.

Art. 14. A outorga efetivar-se-á por ato da autoridade competente do Poder Executivo Federal, dos Estados ou do Distrito Federal.

§ 1º O Poder Executivo Federal poderá delegar aos Estados e ao Distrito Federal competência para conceder outorga de direito de uso de recurso hídrico de domínio da União.

§ 2º (VETADO)

Art. 15. A outorga de direito de uso de recursos hídricos poderá ser suspensa parcial ou totalmente, em definitivo ou por prazo determinado, nas seguintes circunstâncias:

I - não cumprimento pelo outorgado dos termos da outorga;

II - ausência de uso por três anos consecutivos;

III - necessidade premente de água para atender a situações de calamidade, inclusive as decorrentes de condições climáticas adversas;

IV - necessidade de se prevenir ou reverter grave degradação ambiental;

V - necessidade de se atender a usos prioritários, de interesse coletivo, para os quais não se disponha de fontes alternativas;

VI - necessidade de serem mantidas as características de navegabilidade do corpo de água.

Art. 16. Toda outorga de direitos de uso de recursos hídricos far-se-á por prazo não excedente a trinta e cinco anos, renovável.

Art. 17. (VETADO)

Art. 18. A outorga não implica a alienação parcial das águas, que são inalienáveis, mas o simples direito de seu uso.

SEÇÃO IV

DA COBRANÇA DO USO DE RECURSOS HÍDRICOS

Art. 19. A cobrança pelo uso de recursos hídricos objetiva:

I - reconhecer a água como bem econômico e dar ao usuário uma indicação de seu real valor;

II - incentivar a racionalização do uso da água;

III - obter recursos financeiros para o financiamento dos programas e intervenções contemplados nos planos de recursos hídricos.

Art. 20. Serão cobrados os usos de recursos hídricos sujeitos a outorga, nos termos do art. 12 desta Lei.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 21. Na fixação dos valores a serem cobrados pelo uso dos recursos hídricos devem ser observados, dentre outros:

I - nas derivações, captações e extrações de água, o volume retirado e seu regime de variação;

II - nos lançamentos de esgotos e demais resíduos líquidos ou gasosos, o volume lançado e seu regime de variação e as características físico-químicas, biológicas e de toxicidade do afluente.

Art. 22. Os valores arrecadados com a cobrança pelo uso de recursos hídricos serão aplicados prioritariamente na bacia hidrográfica em que foram gerados e serão utilizados:

I - no financiamento de estudos, programas, projetos e obras incluídos nos Planos de Recursos Hídricos;

II - no pagamento de despesas de implantação e custeio administrativo dos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos.

§ 1º A aplicação nas despesas previstas no inciso II deste artigo é limitada a sete e meio por cento do total arrecadado.

§ 2º Os valores previstos no caput deste artigo poderão ser aplicados a fundo perdido em projetos e obras que alterem, de modo considerado benéfico à coletividade, a qualidade, a quantidade e o regime de vazão de um corpo de água.

§ 3º (VETADO)

Art. 23. (VETADO)

SEÇÃO V

DA COMPENSAÇÃO A MUNICÍPIOS

Art. 24. (VETADO)

SEÇÃO VI

DO SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE RECURSOS HÍDRICOS

Art. 25. O Sistema de Informações sobre Recursos Hídricos é um sistema de coleta, tratamento, armazenamento e recuperação de informações sobre recursos hídricos e fatores intervenientes em sua gestão.

Parágrafo único. Os dados gerados pelos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos serão incorporados ao Sistema Nacional de Informações sobre Recursos Hídricos.

Art. 26. São princípios básicos para o funcionamento do Sistema de Informações sobre Recursos Hídricos:

- I - descentralização da obtenção e produção de dados e informações;
- II - coordenação unificada do sistema;
- III - acesso aos dados e informações garantido à toda a sociedade.

Art. 27. São objetivos do Sistema Nacional de Informações sobre Recursos Hídricos:

- I - reunir, dar consistência e divulgar os dados e informações sobre a situação qualitativa e quantitativa dos recursos hídricos no Brasil;
- II - atualizar permanentemente as informações sobre disponibilidade e demanda de recursos hídricos em todo o território nacional;
- III - fornecer subsídios para a elaboração dos Planos de Recursos Hídricos.

CAPÍTULO V

DO RATEIO DE CUSTOS DAS OBRAS DE USO MÚLTIPLO, DE INTERESSE COMUM OU COLETIVO

Art. 28. (VETADO)

CAPÍTULO VI

DA AÇÃO DO PODER PÚBLICO

Art. 29. Na implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos, compete ao Poder Executivo Federal:

I - tomar as providências necessárias à implementação e ao funcionamento do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos;

II - outorgar os direitos de uso de recursos hídricos, e regulamentar e fiscalizar os usos, na sua esfera de competência;

III - implantar e gerir o Sistema de Informações sobre Recursos Hídricos, em âmbito nacional;

IV - promover a integração da gestão de recursos hídricos com a gestão ambiental.

Parágrafo único. O Poder Executivo Federal indicará, por decreto, a autoridade responsável pela efetivação de outorgas de direito de uso dos recursos hídricos sob domínio da União.

Art. 30. Na implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos, cabe aos Poderes Executivos Estaduais e do Distrito Federal, na sua esfera de competência:

I - outorgar os direitos de uso de recursos hídricos e regulamentar e fiscalizar os seus usos;

II - realizar o controle técnico das obras de oferta hídrica;

III - implantar e gerir o Sistema de Informações sobre Recursos Hídricos, em âmbito estadual e do Distrito Federal;

IV - promover a integração da gestão de recursos hídricos com a gestão ambiental.

Art. 31. Na implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos, os Poderes Executivos do Distrito Federal e dos municípios promoverão a integração das políticas locais de saneamento básico, de uso, ocupação e conservação do solo e de meio ambiente com as políticas federal e estaduais de recursos hídricos.

TÍTULO II

DO SISTEMA NACIONAL DE GERENCIAMENTO DE RECURSOS HÍDRICOS

CAPÍTULO I

DOS OBJETIVOS E DA COMPOSIÇÃO

Art. 32. Fica criado o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, com os seguintes objetivos:

- I - coordenar a gestão integrada das águas;
- II - arbitrar administrativamente os conflitos relacionados com os recursos hídricos;
- III - implementar a Política Nacional de Recursos Hídricos;
- IV - planejar, regular e controlar o uso, a preservação e a recuperação dos recursos hídricos;
- V - promover a cobrança pelo uso de recursos hídricos.

Art. 33. Integram o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos:

- I - o Conselho Nacional de Recursos Hídricos;
- II - os Conselhos de Recursos Hídricos dos Estados e do Distrito Federal;
- III - os Comitês de Bacia Hidrográfica;
- IV - os órgãos dos poderes públicos federal, estaduais e municipais cujas competências se relacionem com a gestão de recursos hídricos;
- V - as Agências de Água.

Art. 33. Integram o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos:
(Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)

- I – o Conselho Nacional de Recursos Hídricos; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)
- I-A. – a Agência Nacional de Águas; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)
- II – os Conselhos de Recursos Hídricos dos Estados e do Distrito Federal; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)
- III – os Comitês de Bacia Hidrográfica; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)
- IV – os órgãos dos poderes públicos federal, estaduais, do Distrito Federal e municipais cujas competências se relacionem com a gestão de recursos hídricos; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)
- V – as Agências de Água. (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)

CAPÍTULO II

DO CONSELHO NACIONAL DE RECURSOS HÍDRICOS

Art. 34. O Conselho Nacional de Recursos Hídricos é composto por:

I - representantes dos Ministérios e Secretarias da Presidência da República com atuação no gerenciamento ou no uso de recursos hídricos;

II - representantes indicados pelos Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos;

III - representantes dos usuários dos recursos hídricos;

IV - representantes das organizações civis de recursos hídricos.

Parágrafo único. O número de representantes do Poder Executivo Federal não poderá exceder à metade mais um do total dos membros do Conselho Nacional de Recursos Hídricos.

Art. 35. Compete ao Conselho Nacional de Recursos Hídricos:

I - promover a articulação do planejamento de recursos hídricos com os planejamentos nacional, regional, estaduais e dos setores usuários;

II - arbitrar, em última instância administrativa, os conflitos existentes entre Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos;

III - deliberar sobre os projetos de aproveitamento de recursos hídricos cujas repercussões extrapolem o âmbito dos Estados em que serão implantados;

IV - deliberar sobre as questões que lhe tenham sido encaminhadas pelos Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos ou pelos Comitês de Bacia Hidrográfica;

V - analisar propostas de alteração da legislação pertinente a recursos hídricos e à Política Nacional de Recursos Hídricos;

VI - estabelecer diretrizes complementares para implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos, aplicação de seus instrumentos e atuação do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos;

VII - aprovar propostas de instituição dos Comitês de Bacia Hidrográfica e estabelecer critérios gerais para a elaboração de seus regimentos;

VIII - (VETADO)

IX - acompanhar a execução do Plano Nacional de Recursos Hídricos e determinar as providências necessárias ao cumprimento de suas metas;

IX – acompanhar a execução e aprovar o Plano Nacional de Recursos Hídricos e determinar as providências necessárias ao cumprimento de suas metas; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)

X - estabelecer critérios gerais para a outorga de direitos de uso de recursos hídricos e para a cobrança por seu uso.

XI - zelar pela implementação da Política Nacional de Segurança de Barragens (PNSB); (Incluído pela Lei nº 12.334, de 2010)

XII - estabelecer diretrizes para implementação da PNSB, aplicação de seus instrumentos e atuação do Sistema Nacional de Informações sobre Segurança de Barragens (SNISB); (Incluído pela Lei nº 12.334, de 2010)

XIII - apreciar o Relatório de Segurança de Barragens, fazendo, se necessário, recomendações para melhoria da segurança das obras, bem como encaminhá-lo ao Congresso Nacional. (Incluído pela Lei nº 12.334, de 2010)

Art. 36. O Conselho Nacional de Recursos Hídricos será gerido por:

I - um Presidente, que será o Ministro titular do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal;

II - um Secretário Executivo, que será o titular do órgão integrante da estrutura do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, responsável pela gestão dos recursos hídricos.

CAPÍTULO III

DOS COMITÊS DE BACIA HIDROGRÁFICA

Art. 37. Os Comitês de Bacia Hidrográfica terão como área de atuação:

I - a totalidade de uma bacia hidrográfica;

II - sub-bacia hidrográfica de tributário do curso de água principal da bacia, ou de tributário desse tributário; ou

III - grupo de bacias ou sub-bacias hidrográficas contíguas.

Parágrafo único. A instituição de Comitês de Bacia Hidrográfica em rios de domínio da União será efetivada por ato do Presidente da República.

Art. 38. Compete aos Comitês de Bacia Hidrográfica, no âmbito de sua área de atuação:

I - promover o debate das questões relacionadas a recursos hídricos e articular a atuação das entidades intervenientes;

II - arbitrar, em primeira instância administrativa, os conflitos relacionados aos recursos hídricos;

III - aprovar o Plano de Recursos Hídricos da bacia;

IV - acompanhar a execução do Plano de Recursos Hídricos da bacia e sugerir as providências necessárias ao cumprimento de suas metas;

V - propor ao Conselho Nacional e aos Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos as acumulações, derivações, captações e lançamentos de pouca expressão, para efeito de isenção da obrigatoriedade de outorga de direitos de uso de recursos hídricos, de acordo com os domínios destes;

VI - estabelecer os mecanismos de cobrança pelo uso de recursos hídricos e sugerir os valores a serem cobrados;

VII - (VETADO)

VIII - (VETADO)

IX - estabelecer critérios e promover o rateio de custo das obras de uso múltiplo, de interesse comum ou coletivo.

Parágrafo único. Das decisões dos Comitês de Bacia Hidrográfica caberá recurso ao Conselho Nacional ou aos Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos, de acordo com sua esfera de competência.

Art. 39. Os Comitês de Bacia Hidrográfica são compostos por representantes:

I - da União;

II - dos Estados e do Distrito Federal cujos territórios se situem, ainda que parcialmente, em suas respectivas áreas de atuação;

III - dos Municípios situados, no todo ou em parte, em sua área de atuação;

IV - dos usuários das águas de sua área de atuação;

V - das entidades civis de recursos hídricos com atuação comprovada na bacia.

§ 1º O número de representantes de cada setor mencionado neste artigo, bem como os critérios para sua indicação, serão estabelecidos nos regimentos dos comitês, limitada a representação dos poderes executivos da União, Estados, Distrito Federal e Municípios à metade do total de membros.

§ 2º Nos Comitês de Bacia Hidrográfica de bacias de rios fronteiraços e transfronteiraços de gestão compartilhada, a representação da União deverá incluir um representante do Ministério das Relações Exteriores.

§ 3º Nos Comitês de Bacia Hidrográfica de bacias cujos territórios abranjam terras indígenas devem ser incluídos representantes:

I - da Fundação Nacional do Índio - FUNAI, como parte da representação da União;

II - das comunidades indígenas ali residentes ou com interesses na bacia.

§ 4º A participação da União nos Comitês de Bacia Hidrográfica com área de atuação restrita a bacias de rios sob domínio estadual, dar-se-á na forma estabelecida nos respectivos regimentos.

Art. 40. Os Comitês de Bacia Hidrográfica serão dirigidos por um Presidente e um Secretário, eleitos dentre seus membros.

CAPÍTULO IV

DAS AGÊNCIAS DE ÁGUA

Art. 41. As Agências de Água exercerão a função de secretaria executiva do respectivo ou respectivos Comitês de Bacia Hidrográfica.

Art. 42. As Agências de Água terão a mesma área de atuação de um ou mais Comitês de Bacia Hidrográfica.

Parágrafo único. A criação das Agências de Água será autorizada pelo Conselho Nacional de Recursos Hídricos ou pelos Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos mediante solicitação de um ou mais Comitês de Bacia Hidrográfica.

Art. 43. A criação de uma Agência de Água é condicionada ao atendimento dos seguintes requisitos:

I - prévia existência do respectivo ou respectivos Comitês de Bacia Hidrográfica;

II - viabilidade financeira assegurada pela cobrança do uso dos recursos hídricos em sua área de atuação.

Art. 44. Compete às Agências de Água, no âmbito de sua área de atuação:

I - manter balanço atualizado da disponibilidade de recursos hídricos em sua área de atuação;

II - manter o cadastro de usuários de recursos hídricos;

III - efetuar, mediante delegação do outorgante, a cobrança pelo uso de recursos hídricos;

IV - analisar e emitir pareceres sobre os projetos e obras a serem financiados com recursos gerados pela cobrança pelo uso de Recursos Hídricos e encaminhá-los à instituição financeira responsável pela administração desses recursos;

V - acompanhar a administração financeira dos recursos arrecadados com a cobrança pelo uso de recursos hídricos em sua área de atuação;

VI - gerir o Sistema de Informações sobre Recursos Hídricos em sua área de atuação;

VII - celebrar convênios e contratar financiamentos e serviços para a execução de suas competências;

VIII - elaborar a sua proposta orçamentária e submetê-la à apreciação do respectivo ou respectivos Comitês de Bacia Hidrográfica;

IX - promover os estudos necessários para a gestão dos recursos hídricos em sua área de atuação;

X - elaborar o Plano de Recursos Hídricos para apreciação do respectivo Comitê de Bacia Hidrográfica;

XI - propor ao respectivo ou respectivos Comitês de Bacia Hidrográfica:

a) o enquadramento dos corpos de água nas classes de uso, para encaminhamento ao respectivo Conselho Nacional ou Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos, de acordo com o domínio destes;

b) os valores a serem cobrados pelo uso de recursos hídricos;

c) o plano de aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança pelo uso de recursos hídricos;

d) o rateio de custo das obras de uso múltiplo, de interesse comum ou coletivo.

CAPÍTULO V

DA SECRETARIA EXECUTIVA DO CONSELHO NACIONAL DE RECURSOS HÍDRICOS

Art. 45. A Secretaria Executiva do Conselho Nacional de Recursos Hídricos será exercida pelo órgão integrante da estrutura do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, responsável pela gestão dos recursos hídricos.

Art. 46. Compete à Secretaria Executiva do Conselho Nacional de Recursos Hídricos:

I - prestar apoio administrativo, técnico e financeiro ao Conselho Nacional de Recursos Hídricos;

II - coordenar a elaboração do Plano Nacional de Recursos Hídricos e encaminhá-lo à aprovação do Conselho Nacional de Recursos Hídricos;

III - instruir os expedientes provenientes dos Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos e dos Comitês de Bacia Hidrográfica;

IV - coordenar o Sistema de Informações sobre Recursos Hídricos;

V - elaborar seu programa de trabalho e respectiva proposta orçamentária anual e submetê-los à aprovação do Conselho Nacional de Recursos Hídricos.

Art. 46. Compete à Secretaria Executiva do Conselho Nacional de Recursos Hídricos: (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)

I – prestar apoio administrativo, técnico e financeiro ao Conselho Nacional de Recursos Hídricos; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)

II – revogado; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)

III – instruir os expedientes provenientes dos Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos e dos Comitês de Bacia Hidrográfica;" (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)

IV – revogado;" (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)

V – elaborar seu programa de trabalho e respectiva proposta orçamentária anual e submetê-los à aprovação do Conselho Nacional de Recursos Hídricos. (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)

CAPÍTULO VI

DAS ORGANIZAÇÕES CIVIS DE RECURSOS HÍDRICOS

Art. 47. São consideradas, para os efeitos desta Lei, organizações civis de recursos hídricos:

I - consórcios e associações intermunicipais de bacias hidrográficas;

II - associações regionais, locais ou setoriais de usuários de recursos hídricos;

III - organizações técnicas e de ensino e pesquisa com interesse na área de recursos hídricos;

IV - organizações não-governamentais com objetivos de defesa de interesses difusos e coletivos da sociedade;

V - outras organizações reconhecidas pelo Conselho Nacional ou pelos Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos.

Art. 48. Para integrar o Sistema Nacional de Recursos Hídricos, as organizações civis de recursos hídricos devem ser legalmente constituídas.

TÍTULO III

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 49. Constitui infração das normas de utilização de recursos hídricos superficiais ou subterrâneos:

I - derivar ou utilizar recursos hídricos para qualquer finalidade, sem a respectiva outorga de direito de uso;

II - iniciar a implantação ou implantar empreendimento relacionado com a derivação ou a utilização de recursos hídricos, superficiais ou subterrâneos, que implique alterações no regime, quantidade ou qualidade dos mesmos, sem autorização dos órgãos ou entidades competentes;

III - (VETADO)

IV - utilizar-se dos recursos hídricos ou executar obras ou serviços relacionados com os mesmos em desacordo com as condições estabelecidas na outorga;

V - perfurar poços para extração de água subterrânea ou operá-los sem a devida autorização;

VI - fraudar as medições dos volumes de água utilizados ou declarar valores diferentes dos medidos;

VII - infringir normas estabelecidas no regulamento desta Lei e nos regulamentos administrativos, compreendendo instruções e procedimentos fixados pelos órgãos ou entidades competentes;

VIII - obstar ou dificultar a ação fiscalizadora das autoridades competentes no exercício de suas funções.

Art. 50. Por infração de qualquer disposição legal ou regulamentar referentes à execução de obras e serviços hidráulicos, derivação ou utilização de recursos hídricos de domínio ou administração da União, ou pelo não atendimento das solicitações feitas, o infrator, a critério da autoridade competente, ficará sujeito às seguintes penalidades, independentemente de sua ordem de enumeração:

I - advertência por escrito, na qual serão estabelecidos prazos para correção das irregularidades;

II - multa, simples ou diária, proporcional à gravidade da infração, de R\$ 100,00 (cem reais) a R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

III - embargo provisório, por prazo determinado, para execução de serviços e obras necessárias ao efetivo cumprimento das condições de outorga ou para o cumprimento de normas referentes ao uso, controle, conservação e proteção dos recursos hídricos;

IV - embargo definitivo, com revogação da outorga, se for o caso, para repor incontinenti, no seu antigo estado, os recursos hídricos, leitos e margens, nos termos dos arts. 58 e 59 do Código de Águas ou tamponar os poços de extração de água subterrânea.

§ 1º Sempre que da infração cometida resultar prejuízo a serviço público de abastecimento de água, riscos à saúde ou à vida, perecimento de bens ou animais, ou prejuízos de qualquer natureza a terceiros, a multa a ser aplicada nunca será inferior à metade do valor máximo cominado em abstrato.

§ 2º No caso dos incisos III e IV, independentemente da pena de multa, serão cobradas do infrator as despesas em que incorrer a Administração para tornar efetivas as medidas previstas nos citados incisos, na forma dos arts. 36, 53, 56 e 58 do Código de Águas, sem prejuízo de responder pela indenização dos danos a que der causa.

§ 3º Da aplicação das sanções previstas neste título caberá recurso à autoridade administrativa competente, nos termos do regulamento.

§ 4º Em caso de reincidência, a multa será aplicada em dobro.

TÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 51. Os consórcios e associações intermunicipais de bacias hidrográficas mencionados no art. 47 poderão receber delegação do Conselho Nacional ou dos Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos, por prazo determinado, para o exercício de funções de competência das Agências de Água, enquanto esses organismos não estiverem constituídos.

Art. 51. O Conselho Nacional de Recursos Hídricos e os Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos poderão delegar a organizações sem fins lucrativos relacionadas no art. 47 desta Lei, por prazo determinado, o exercício de funções de competência das Agências de Água, enquanto esses organismos não estiverem constituídos. (Redação dada pela Lei nº 10.881, de 2004)

Art. 52. Enquanto não estiver aprovado e regulamentado o Plano Nacional de Recursos Hídricos, a utilização dos potenciais hidráulicos para fins de geração de energia elétrica continuará subordinada à disciplina da legislação setorial específica.

Art. 53. O Poder Executivo, no prazo de cento e vinte dias a partir da publicação desta Lei, encaminhará ao Congresso Nacional projeto de lei dispondo sobre a criação das Agências de Água.

Art. 54. O art. 1º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º

.....

III - quatro inteiros e quatro décimos por cento à Secretaria de Recursos Hídricos do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal;

IV - três inteiros e seis décimos por cento ao Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica - DNAEE, do Ministério de Minas e Energia;

V - dois por cento ao Ministério da Ciência e Tecnologia.

.....
§ 4º A cota destinada à Secretaria de Recursos Hídricos do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal será empregada na implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos e na gestão da rede hidrometeorológica nacional.

§ 5º A cota destinada ao DNAEE será empregada na operação e expansão de sua rede hidrometeorológica, no estudo dos recursos hídricos e em serviços relacionados ao aproveitamento da energia hidráulica."

Parágrafo único. Os novos percentuais definidos no caput deste artigo entrarão em vigor no prazo de cento e oitenta dias contados a partir da data de publicação desta Lei.

Art. 55. O Poder Executivo Federal regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contados da data de sua publicação.

Art. 56. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 57. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 8 de janeiro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Gustavo Krause