

Minuta

## **PARECER Nº       , DE 2013**

Da COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, que *dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **EDUARDO BRAGA**

### **I – RELATÓRIO**

Vem à análise desta Comissão Mista a Medida Provisória (MPV) nº 595, de 6 de dezembro de 2012, que “*dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências*”.

A MPV revoga e substitui, na íntegra, a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 – a chamada Lei dos Portos. A MPV passa a ser, portanto, o novo marco regulatório do setor portuário. Em complementação, são modificadas competências de órgãos do Poder Executivo com atuação no setor.

No Capítulo I, a MPV estabelece que a exploração indireta de portos e instalações portuárias ocorrerá mediante concessão, para os portos organizados; arrendamento de bem público, para as instalações portuárias neles localizadas; e autorização, para as instalações localizadas fora da área de porto organizado.

Nesse mesmo capítulo, são definidos os conceitos de porto organizado, área do porto organizado, instalação portuária, terminal de uso privado, estação de transbordo de cargas, instalação portuária pública de pequeno porte, instalação portuária de turismo, concessão, delegação, arrendamento, autorização e operador portuário.

Fixa-se como objetivo “aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País”, e como diretrizes: expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura portuária; garantia de modicidade e publicidade de tarifas, preços, qualidade e efetividade dos direitos dos usuários; estímulo à modernização e aprimoramento da gestão, à valorização e qualificação da mão de obra, e à eficiência; segurança da navegação; estímulo à concorrência, mediante incentivo à participação do setor privado e amplo acesso aos portos, instalações e atividades portuárias.

No capítulo II, relativo à exploração dos portos e das instalações portuárias, a MPV exige licitação para a concessão e o arrendamento, decidida pelo critério de maior movimentação com menor tarifa, acrescido de outros, estabelecidos em regulamento; atribui à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) a responsabilidade de elaborar o edital, realizar a licitação e disciplinar a utilização, por qualquer interessado, das instalações portuárias arrendadas ou concedidas; estabelece as cláusulas essenciais dos respectivos contratos; define o prazo máximo de 25 anos, prorrogável, por igual período, uma única vez; e prevê reversão dos bens para a União ao final do contrato.

No que diz respeito à autorização para a exploração de terminais de uso privado (TUP), a MPV condiciona a autorização a prévia chamada e processo seletivo públicos; fixa prazo contratual de 25 anos e condiciona sua prorrogação à manutenção da atividade portuária e à promoção de investimentos.

Fixam-se como cláusulas do contrato de adesão da autorização as mesmas previstas para a concessão e o arrendamento, com exceção das relativas às tarifas e à reversão de bens, mas prevê reversão na hipótese de cessação da atividade portuária. Ademais, a normatização prevê o acesso, por qualquer interessado, às instalações, mediante adequada remuneração, nos termos de regulamentação da Antaq.

A MPV atribui, ainda, ao poder concedente competência para planejar o setor, definir diretrizes para licitações e processos seletivos, celebrar contratos e normatizar a pré-qualificação de operadores portuários.

São estabelecidas 21 competências para a administração do porto organizado, denominada “autoridade portuária”, cinco das quais são exercidas sob coordenação da autoridade marítima (Marinha) e duas sob coordenação da autoridade aduaneira (Receita Federal).

Atribui-se à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP) competência para aprovar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) de cada porto e para coordenar a atuação dos órgãos e entidades públicos nos portos. Faculta-se ao poder concedente autorizar a exploração pela administração do porto de áreas não afetadas às operações portuárias.

Ademais, cada porto deverá instituir um Conselho de Autoridade Portuária (CAP), de natureza consultiva, composto por representantes do Poder Público e de empresários e trabalhadores. Nesse conselho, assegura-se a participação de representantes de empresários e trabalhadores no Conselho de Administração de entidade estatal que exerça a administração do porto (Companhias Docas).

Adicionalmente, de acordo com a nova normatização trazida para a matéria, caberá à Antaq a aplicação de penalidades nos casos previstos no art. 46, quais sejam, os de realização de operações portuárias com infringência à MPV ou aos regulamentos do porto; recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Determina-se que a movimentação de mercadorias importadas ou exportadas seja efetuada exclusivamente em portos ou instalações portuárias alfandegadas, e atribuem-se ao Ministério da Fazenda dez competências, para cujo exercício são estabelecidas prerrogativas de livre acesso às dependências do porto e de requisição de documentos e informações.

A questão afeta ao trabalho portuário encontra-se disciplinada no Capítulo VI da referida MPV. Tal capítulo, em síntese, repete o disposto nos arts. 18 a 29 da Lei nº 8.630, de 1993. As duas mudanças na normatização das relações de trabalho portuário residem: a) na indicação dos membros do conselho de supervisão do órgão gestor de mão de obra (que passa a ser remetida ao âmbito infralegal); e b) na supressão da obrigatoriedade da manutenção da proporcionalidade existente entre trabalhadores com vínculo empregatício e avulsos, prevista na regra transitória do art. 56 da Lei dos Portos.

No capítulo das disposições transitórias e finais, a MPV estabelece prazos para licitação de contratos de arrendamento após seu término e para adaptação dos termos de autorização em vigor.

A prorrogação de arrendamentos é admitida apenas quando expressamente prevista, mediante a revisão de seus valores e o estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e de investimentos.

Prevê-se, ainda, que as Companhias Docas adotem regulamento simplificado de contratação, mas, em contrapartida, devem essas empresas firmar compromissos de desempenho com a SEP, abrangendo: objetivos, metas, resultados e prazos; indicadores e critérios de avaliação de desempenho; e retribuição adicional pelo seu cumprimento.

Por fim, a MPV, além de transferir para a SEP as competências relativas aos portos fluviais e lacustres, promove diversas alterações na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a Antaq, entre as quais se destacam: a vinculação da Antaq à SEP (não mais ao Ministério dos Transportes); e a atribuição de competência à Antaq para promover revisões e reajustes de tarifas portuárias, em lugar de aprovar as propostas encaminhadas pelas administrações portuárias.

Foram apresentadas 645 emendas à MPV. O conteúdo dessas proposições é descrito em quadro anexo a este parecer.

Nesta Comissão Mista, realizaram-se diversas audiências públicas, com a finalidade de ouvir os mais diversos setores da sociedade, de modo a colher subsídios para a apreciação cuidadosa e segura da MPV. Foram ouvidos, nessas oportunidades, representantes dos trabalhadores, dos empresários, do governo federal e dos governos estaduais.

## **II – ANÁLISE**

Compete a esta Comissão Mista, nos termos do art. 62, § 9º, da Constituição Federal (CF), emitir parecer sobre a MPV nº 595, de 2012, antes de sua apreciação, em sessões separadas, pelo Plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional.

Segundo o art. 5º da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 8 de maio de 2002, o pronunciamento da Comissão Mista deve abranger

três aspectos: (i) a constitucionalidade da MPV; (ii) sua adequação financeira e orçamentária; (iii) o mérito da MPV; e (iv) o atendimento da regularidade formal da MPV, nos termos do § 1º do art. 2º da citada Resolução.

A MPV preenche os requisitos exigidos na Constituição Federal (art. 62), uma vez que foi editada pela autoridade competente (Presidenta da República). A matéria possui relevância, uma vez que as deficiências do setor portuário são, sem dúvida, um dos grandes componentes do denominado “Custo Brasil”, que afeta negativamente a competitividade de nossa economia. Trata-se, demais disso, de tema marcado pela urgência, pois a modernização da legislação acerca da matéria exige rapidez na tramitação, de modo a que venham a ser criadas, de pronto, as condições que favoreçam os investimentos com vistas à retomada do crescimento da economia.

Do ponto de vista do conteúdo, a MPV em análise não incorre em nenhuma das vedações estabelecidas na Constituição. Relaciona-se a transportes, direito administrativo e direito do trabalho, matérias para as quais não há qualquer vedação constitucional, explícita ou implícita, quanto a sua veiculação por meio de medida provisória (art. 62, § 1º).

Do ponto de vista da adequação financeira e orçamentária, a MPV também é admissível, pois não prevê a realização de despesas imediatas, tendo sido encaminhada, nos termos do § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, com a devida exposição de motivos.

Quanto ao mérito, consideramos oportuna e necessária a MPV.

A MPV revoga a Lei dos Portos com vistas a propor um novo conjunto normativo que se consubstancie no marco legal básico para o setor portuário.

Mais especificamente, o novo texto produz duas mudanças de grande significação. A mais importante delas é a que elimina as restrições à movimentação de cargas de terceiros nos terminais de uso privativo – que passam a ser denominados terminais de uso privado –, além de oferecer maior segurança jurídica para o investimento privado nessa modalidade. Adicionalmente, a MPV desburocratiza a administração do porto público, tornando a administração portuária mais flexível e fortalecendo o papel da Antaq no setor.

Essas mudanças são de grande significação para o setor portuário. De fato, uma nação que almeja alcançar patamares elevados de desenvolvimento só poderá concretizar esse anseio com maciços investimentos em infraestrutura, notadamente no setor portuário. É o que revela o exemplo de países como a China, que tem lastreado seu desenvolvimento na construção de ferrovias e rodovias e na expansão e modernização portuária.

O Brasil precisa expandir e aperfeiçoar seu setor portuário. Em outras palavras, necessita de mais portos e de avanços no processo de modernização das operações portuárias. Nesse sentido, é imprescindível a atração de capital privado para suprir a necessidade de investimentos. A MPV, acertadamente, elimina restrições ao investimento privado no setor portuário, quando, por exemplo, suprime da legislação a diferenciação entre movimentação de carga própria e de terceiros, permitindo a empreendedores que não tenham cargas próprias o investimento no setor portuário, o que deve aumentar a oferta do serviço, em benefício do País.

Todavia, para aperfeiçoar o texto da MPV – e até mesmo reformá-lo, em alguns aspectos, no sentido de atender aos anseios da população brasileira, representada por este Congresso Nacional – acolhemos diversas emendas de autoria dos ilustres Pares, além do que propusemos ainda várias alterações, na forma do Projeto de Lei de Conversão (PLV) apresentado em anexo.

No que diz respeito aos TUPs, acatamos as emendas n<sup>os</sup> 333 e 421, para suprimir o § 3<sup>o</sup> do art. 8<sup>o</sup> da MPV, que previa a reversão de bens à União, nos casos em que o autorizado venha a cessar a exploração do terminal. Assim, corrige-se disposição da MPV que previa, na prática, uma desapropriação sem indenização, ao arrepio do inciso XXV do art. 5<sup>o</sup> da CF.

Por outro lado, acatamos as emendas n<sup>os</sup> 4, 28, 77, 160, 350, 425, 566, 580 e 584, para detalhar no texto do PLV qual será o procedimento para a chamada pública de interessados na instalação e exploração de TUPs, com o propósito de conferir maior segurança jurídica e transparência ao processo. Nesse passo, os arts. 9<sup>o</sup> a 12 do PLV estabelecem que o interessado deve apresentar proposta, com requisitos mínimos de admissibilidade, à qual será dada publicidade. Caso haja mais de um interessado na instalação de TUP e não haja empecilhos locais à instalação simultânea, deverão ambos ser autorizados a explorar o serviço. Se, porém, for inviável a autorização para a implantação

concomitante, caberá à Antaq realizar processo seletivo, cujos critérios estão definidos no PLV (art. 12, § 3º) para assegurar o respeito aos princípios constitucionais da impessoalidade, da moralidade, da eficiência e do julgamento objetivo.

No mesmo contexto, para estimular a integração de TUPs com polos industriais, acolhemos as emendas n°s 195, 237, 239, 241, 247, 343, 420, 422, 423, 471 e 544 para definir no PLV a figura do terminal indústria (assim entendido aquele que, nos termos do inciso VIII do art. 2º do PLV, movimentada apenas carga própria), para o qual será dispensada a chamada pública e o processo seletivo, desde que não interfira indevidamente no funcionamento de porto organizado.

Contudo, para prevenir a verticalização do setor logístico brasileiro, o que seria prejudicial ao interesse público e à livre concorrência, inserimos um § 4º no art. 6º e um § 4º no art. 8º. Esses dispositivos vedam às empresas com mais de 5% de participação societária de empresas de navegação (armadores) a participação em licitação para arrendamento ou a obtenção de autorização para operar TUP. Com essa proibição, que também ocorre em outros setores regulados, busca-se coibir o domínio da operação portuária e o consequente direcionamento da carga dos armadores a seus próprios portos.

Outro ponto em que apresentamos modificações de relevo no texto da MPV diz respeito à questão da utilização do TUP por terceiros, para atender ao interesse público na movimentação da maior quantidade de cargas possível e evitar o abuso de posição econômica dominante pelo autorizado.

Na nova redação proposta para o art. 13 do PLV (art. 10 da MPV), procuramos deixar claro que a possibilidade de a Antaq obrigar o arrendatário a movimentar cargas de terceiros tem caráter excepcional – atendendo, assim, à emenda n° 15.

Para preservar a igualdade de condições de competição entre porto organizado e TUPs, reformulamos, nos mesmos termos, o art. 7º da MPV (com a mesma numeração no PLV).

Especificamente quanto aos portos organizados, acolhemos diversas emendas para lhes dar maior competitividade, equalizando suas condições de competição com os TUPs, a bem do interesse nacional, da livre concorrência e da igualdade de condições de competição.

Outra mudança de relevo diz respeito à fixação no PLV de parâmetros para a definição da poligonal que delimita a área de porto organizado, evitando que casuísmos em sua definição ofendam o interesse público. Inserimos, para isso, uma nova Seção no Capítulo II, intitulada “Da definição da área de porto organizado” (art. 15 do PLV).

Nela, são estabelecidas as diretrizes para a definição da área de porto. E, ainda, em atenção às emendas n°s 149, 168 e 224, veda-se a redução da poligonal do porto, caso acarrete a exclusão de áreas com contratos de arrendamento em vigor (art. 15, § 2º, do PLV).

Sempre com o objetivo de aumentar a eficiência e estimular investimentos em prol do interesse público, o § 6º do art. 6º do PLV (adaptado das emendas n°s 178, 370, 531 e 571) atribui ao Poder Concedente a possibilidade de autorizar o arrendatário a expandir a área do arrendamento, sempre que a medida for tecnicamente viável e trazer comprovadamente maior eficiência na operação portuária.

Ainda no que diz respeito aos contratos de arrendamento, reformulamos os critérios de licitação (art. 6º, § 1º, do PLV), de modo a privilegiar a maior eficiência com a menor tarifa – e não, como constava da MPV, a maior movimentação de cargas, pois se trata de aspecto fora do domínio do arrendatário.

Uma modificação feita para atender aos legítimos anseios deste Parlamento, no sentido de conferir mais eficiência às operações portuárias, foi o acolhimento da emenda n° 513 para determinar que os serviços públicos necessários à importação e exportação sejam prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados, podendo ser reduzido por ato do Poder Executivo, apenas quando não houver prejuízo à segurança nacional e à operação portuária (art. 71 do PLV).

Trata-se de medida que certamente trará redução do tempo de desembarço de cargas, aumentando a competitividade dos portos organizados e reduzindo custos de importação e exportação.

Tema de extremo relevo, em relação ao qual acatamos, com alterações, diversas emendas (as de n°s 19, 21, 22, 30, 72, 127, 135, 148, 184, 541, 596 e 597), diz respeito à prorrogação dos contratos de arrendamento.

Buscamos aqui, uma vez mais, alcançar três objetivos básicos: equalizar as condições de competição entre os arrendatários (na área de porto organizado) e os TUPs; prover condições para que sejam feitos maciços e intensivos investimentos nas áreas de porto organizado; e privilegiar a boa-fé dos que já se encontravam prestando esse relevante serviço quando da edição das novas regras da MPV.

Na regulação que formulamos, os contratos de arrendamento celebrados antes de 25 de fevereiro de 1993 e que não tenham sido objeto da adaptação prevista no art. 48 da Lei nº 8.630, de 1993, poderão, a critério do Poder Concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez (art. 56), pelo prazo de até cinco anos.

Por outro lado, os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 1993, e que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do Poder Concedente, desde que o arrendatário assuma a obrigação de realizar investimentos, segundo plano por ele elaborado e aprovado pelo Poder Concedente em até sessenta dias (art. 57). De qualquer forma, devem ser respeitados o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e as condições de competitividade entre portos organizados e terminais de uso privado.

Com essa solução, além de acatarmos diversas emendas apresentadas por deputados e senadores, privilegiamos o interesse público em obter maior eficiência nos portos organizados, estimulando investimentos privados, em prol do interesse público.

A MPV centralizou a realização das licitações e a formulação de diretrizes para os portos na Antaq e na SEP, de forma consentânea com a visão de conjunto requerida pelo próprio Congresso Nacional quando aprovou a lei de criação da Antaq.

Porém, como forma de evitar uma excessiva centralização administrativa, inserimos dispositivo prevendo que a União poderá delegar aos estados ou municípios que tenham recebido delegação para a exploração de porto a elaboração do edital e a realização de licitação para arrendamentos (art. 6º, § 5º).

Além disso, como forma de trazer maior segurança jurídica e melhorar a técnica legislativa, inserimos o art. 68, segundo o qual *as*

*delegações previstas no inciso X do art. 2º, em vigor na data de publicação desta Lei, continuam regidas pelo disposto na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.*

Também melhoramos a técnica legislativa do texto, de modo a desfazer ambiguidades, deixando claro, no art. 58 do PLV (art. 50 da MPV), que a adaptação dos termos de autorização em vigor quando da publicação da MPV será feita independentemente de chamada pública.

Aperfeiçoamos ainda, do ponto de vista técnico e do próprio mérito, o art. 54 da MPV (art. 62 no PLV), de maneira que a proibição de participar de novos contratos, em caso de inadimplemento das obrigações pelo arrendatário ou autorizado, dependa de decisão definitiva, em processo administrativo, confirmando o descumprimento da obrigação. Ademais, a Antaq fica autorizada, nos termos já previstos em diversos outros setores da legislação administrativa, a utilizar-se da arbitragem, como forma extrajudicial de solução desses conflitos.

No tocante ao aspecto trabalhista, como já ressaltado no relatório, não houve mudanças substanciais nas normas que regem o trabalho portuário no País.

Preservou-se a prioridade de trabalho conferida ao portuário avulso pelo art. 3, item 2, da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), protegendo-se, assim, o trabalhador dos efeitos negativos que possam advir da modernização dos portos.

Foram mantidas, ainda, as atribuições do órgão gestor de mão de obra, no tocante à fiscalização das condições de trabalho na área portuária.

Por fim, não houve qualquer alteração no tocante ao trabalho desempenhado fora da área do porto organizado. Nota-se, pela mera leitura do art. 40 da MPV, que a faculdade conferida às instalações portuárias sujeitas ao regime de autorização (nova denominação conferida aos terminais de uso privativo), no sentido de contratar trabalhadores a prazo indeterminado sem a intermediação do órgão gestor de mão de obra, respeitado o disposto em acordo ou convenção coletiva de trabalho, foi mantida na nova Lei dos Portos.

Por isso, as modificações que se propõem ao texto original da MPV visam, em síntese, à melhora das condições do trabalho portuário e à

positivação dos direitos previstos na Convenção nº 137 da OIT e nas conquistas jurisprudencialmente reconhecidas, pelo Supremo Tribunal Federal (STF) e pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST), aos trabalhadores portuários.

Relativamente à melhora das referidas condições de trabalho, houve a positivação, no art. 17, de que compete à Administração do Porto organizar a guarda portuária (providência que evita a terceirização de atividade-fim inerente à segurança dos portos nacionais). Adicionalmente, explicitou-se, no art. 20, que a composição do Conselho da Autoridade Portuária será paritária, entre trabalhadores e empregadores, como meio de democratizar a gestão do citado órgão (emendas nºs 63, 217, 259, 324, 398, 458 e 488). Não menos importante é a determinação de que a indicação do representante da classe trabalhadora no Conselho de Administração ou órgão equivalente será feita pelo Conselho da Autoridade Portuária. Finalmente, restaurou-se dispositivo da Lei nº 8.630, de 1993, que vedava ao operador portuário a utilização de mão de obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974), nos termos das emendas nºs 49, 105, 118, 221, 277, 385, 439 e 483 e 547.

No tocante às adaptações da legislação aos entendimentos recentemente externados pelo STF e pelo TST, destaca-se: a) a inclusão, no art. 37 do PLV, de parágrafo que determina que o biênio a que alude o art. 7º, XXIX, da Constituição Federal, somente começa a fluir a partir do cancelamento do registro ou cadastro do trabalhador avulso junto ao órgão gestor de mão de obra (emendas nºs 34, 152 e 185); b) a inserção dos valores decorrentes de acidente de trabalho na responsabilidade solidária do órgão gestor de mão de obra (emendas nºs 35, 155 e 365); e c) a retirada, do § 3º, do art. 41, da aposentadoria espontânea como causa de extinção dos mencionados cadastro ou registro (emendas nºs 45, 157, 276, 327, 411 e 444).

Relativamente à adequação da medida provisória em foco ao disposto na Convenção nº 137 da OIT, propõe-se: a) a inserção das atividades de capatazia e bloco no § 2º do art. 40 (emendas nºs 39, 46, 48, 52, 59, 62, 107, 115, 121, 140, 154, 186, 201, 228, 268, 387, 393, 463 e 464); b) a explicitação, no art. 33, de que o treinamento do portuário deve adaptá-lo ao processo de modernização dos portos (inclusive no aspecto atinente à multifuncionalidade do trabalho), nos termos das emendas nºs 57, 96, 218, 255, 323, 330, 392, 399, 468 e 485; c) a inclusão de parágrafo único no art. 43, no sentido de que a remuneração do trabalhador portuário avulso deve contemplar a renda mínima prevista no citado ato internacional

(emendas nºs 65, 95, 254, 285, 371 e 453); d) a inserção na Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, de dispositivo que contemple o pagamento de benefício assistencial ao trabalhador portuário avulso que não cumprir os requisitos necessários à sua aposentadoria; e e) facilitação da aposentadoria especial do trabalhador portuário avulso, mediante a inclusão de parágrafo na Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, que determine que a prova da exposição do obreiro ao agente nocivo será feita pelo órgão gestor de mão de obra, na forma do regulamento.

A fim de evitar conflitos de representatividade sindical, reconheceu-se que os trabalhadores que exercem as atividades descritas no *caput* do art. 40 (capatazia, estiva, bloco, conferência e conserto de carga e vigilância de embarcações) constituem categorias profissionais diferenciadas. Na mesma linha, e com a mesma finalidade, suprimiu-se a expressão “das respectivas categorias econômicas preponderantes” do art. 40 da MPV (art. 44 do PLV).

Outro ponto importante, contemplado no PLV, é a qualificação profissional do trabalhador portuário avulso. Com o intuito de garantir que o tomador dos serviços do citado trabalhador possa sempre ser beneficiado de mão de obra qualificada, determinou-se, por meio da inserção de um art. 45 no capítulo das relações de trabalho portuário, que o trabalhador portuário avulso deve ser inscrito em cadastro que ateste a sua qualificação profissional para o desempenho das atividades elencadas no artigo anterior.

Incluiu-se, ainda, no art. 64, inciso que prevê que os compromissos a que alude o *caput* devem conter cláusula que determine a existência de critérios para a profissionalização da gestão das Companhias Docas.

Por fim, com o escopo de adequar o projeto à técnica legislativa, nele foi inserido o conteúdo do art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, que *dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências*, para explicitar em relação a quais dispositivos da nova lei a penalidade administrativa nele prevista irá incidir (Emendas nºs 328 e 435).

### III – VOTO

Pelas razões expostas, o voto é pela **constitucionalidade e juridicidade da MPV nº 595**, de 2012, bem como **pelo atendimento dos**

**pressupostos de relevância, urgência e adequação financeira e orçamentária.** No mérito, votamos pela **aprovação da MPV** com acolhimento das emendas n<sup>os</sup> 3, 4, 13, 15, 19, 21, 22, 30, 32, 34, 35, 39, 45, 46, 48, 49, 52, 57, 59, 62, 63, 65, 72, 77, 89, 95, 96, 100, 103, 104, 105, 107, 115, 118, 120, 121, 125, 126, 127, 135, 140, 148, 149, 152, 153, 154, 155, 157, 159, 160, 168, 178, 183, 184, 185, 186, 195, 196, 197, 201, 210, 217, 218, 221, 224, 228, 231, 237, 238, 241, 254, 255, 259, 268, 276, 277, 285, 294, 312, 323, 324, 325, 327, 328, 330, 331, 333, 336, 343, 350, 360, 361, 363, 365, 370, 371, 385, 387, 392, 393, 398, 399, 409, 411, 420, 421, 422, 423, 425, 435, 439, 444, 453, 458, 463, 464, 466, 467, 468, 471, 483, 485, 488, 490, 502, 513, 525, 526, 531, 541, 547, 566, 571, 576, 580, 584, 596, 597, 602 e 620, na forma do seguinte **projeto de lei de conversão**, bem como pela **rejeição** das demais emendas.