

FACULDADE DO LITORAL SUL PAULISTA – FALS

CLÉCIO DE SOUZA NOVAIS

**O CUSTO DO TRABALHO E SEU IMPACTO NO POTENCIAL DE
EMPREGABILIDADE DA BAIXADA SANTISTA**

**A EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS E DE SEU MERCADO DE
TRABALHO**

PRAIA GRANDE

2010

CLÉCIO DE SOUZA NOVAIS

**O CUSTO DO TRABALHO E SEU IMPACTO NO POTENCIAL DE
EMPREGABILIDADE DA BAIXADA SANTISTA**

**A EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS E DE SEU MERCADO DE
TRABALHO**

Relatório final do Trabalho de Conclusão de
Curso apresentado como exigência para
obtenção do Título de Bacharel em
Administração, à Faculdade do Litoral Sul
Paulista – FALS, sob a orientação do Profº
Marcos Antônio Bonanato.

PRAIA GRANDE

2010

CLÉCIO DE SOUZA NOVAIS

**O CUSTO DO TRABALHO E SEU IMPACTO NO POTENCIAL DE
EMPREGABILIDADE DA BAIXADA SANTISTA**

**A EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS E DE SEU MERCADO DE
TRABALHO**

Relatório final do Trabalho de Conclusão de
Curso apresentado como exigência para
obtenção do Título de Bacharel em
Administração, à Faculdade do Litoral Sul
Paulista – FALS, sob a orientação do Profº
Marcos Antônio Bonanato.

Praia Grande, ____ de _____ de 2010

Parecer da Banca Examinadora: TCC Aprovado ()

Reprovado ()

Profº Marcos Antônio Bonanato (Professor Orientador)

Prof. Me. Ulisses Tetti (Professor Responsável pela disciplina)

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a minha filha, que mesmo sem saber a importância dele, sempre esteve do meu lado no computador durante sua elaboração, me acalmando com seus abraços e seu sorriso.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar a Deus; aos meus pais e meu avô pela formação do meu caráter e da minha educação, a minha filha Izabelly, fonte de inspiração e força para chegar cada vez mais longe; à Letícia, pelo carinho e apoio nas horas mais difíceis; os meus irmãos que sempre me apoiaram; aos meus colegas que durante esses quatro anos se tornaram verdadeiros amigos; e aos professores

RESUMO

Este trabalho procura evidenciar os custos do trabalho para o empregador e as consequências no mercado de trabalho, e também tópicos importantes do porto de Santos desde sua implantação até o porto moderno, ressaltar os investimentos da iniciativa privada em tecnologia, mudando o perfil do trabalhador portuário e consequentemente o mercado de trabalho da região. Onde há muita tecnologia há pouca mão-de-obra.

Palavras-Chave: Custo do trabalho, Consequências, Porto de Santos, Tecnologia

ABSTRACT

This work seeks to bring labor costs for the employer and the consequences in the labor market, and also important topics of the port of Santos since its introduction to the modern port, highlight the private equity investments in technology, changing the profile of a dock worker consequently and the labor market in the region. Where there's a lot of technology there is little manpower.

Keywords: Cost of labor, Consequences, Port of Santos, Technology

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Vista panorâmica do Porto.....	21
Figura 2 - Porto de Santos em 1870.....	22
Figura 3 - Desembarque de imigrantes no Porto de Santos.....	23
Figura 4 - O Moderno Porto de Santos em 2010.....	25
Figura 5 - O atual organograma da Codesp.....	27

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Cálculo sobre um salário de Mensalista.....19

Tabela 2 - Desembolso mensal para empregar um trabalhador com salário
contratual hipotético de R\$ 100,00.....20

LISTA DE SIGLAS

CAP	Conselho de Administração Portuária
Cenep	Centro de Excelência Portuária
Codesp	Companhia Docas do Estado de São Paulo
Cosipa	Companhia Siderúrgica Paulista
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
Gempo	Grupo Executivo para Modernização das Portos
OGMO	Órgão Gestor de Mão-de-Obra

SUMÁRIO

1. Introdução.....	12
1.1 Problematização.....	12
1.1.1 Problematização do tema.....	12
1.1.2 Problematização do sub tema.....	12
1.2 Objetivo.....	13
1.2.1 Objetivo geral.....	13
1.2.2 Objetivo específicos.....	13
1.3 Justificativa.....	13
1.3.1 Justificativa do tema.....	13
1.3.2 Justificativa do sub tema.....	15
1.4 Procedimentos metodológicos.....	15
2. Fundamentação teórica.....	16
2.1 O custo do trabalho.....	16
2.2 O porto de Santos.....	20
2.2.1 O porto colonial.....	21
2.2.2 O porto imperial.....	22
2.2.3 O porto organizado.....	23
2.2.4 A codesp.....	25
2.2.5 O ogmo.....	28
2.3 Buscando a modernização.....	31
2.3.1 A expansão do Porto de Santos e de seu mercado de trabalho.....	33
2.3.2 O trabalhador portuário e o processo de modernização.....	33
2.3.3 Consequências do processo de modernização.....	34
3. Considerações finais.....	34
Referências bibliográficas.....	36
Anexo.....	37
Anexo 1 Lei n.º 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993.....	37
Anexo 2, Lei Complementar Estadual nº. 815, de 30 de julho de 1996.....	61

1 INTRODUÇÃO

1.1 PROBLEMATIZAÇÃO

1.1.1 PROBLEMATIZAÇÃO DO TEMA

A Região Metropolitana da Baixada Santista, criada pela lei Complementar Estadual nº. 815, de 1996, encontra-se em constante desenvolvimento. Além de possuir um comércio forte e contar com o maior porto do Brasil, o Porto de Santos, este ano foi contemplado com o descobrimento de jazidas de petróleo e gás na bacia de Santos. Esse considerável desenvolvimento junto à exploração de petróleo e gás provocara um aumento da oferta de empregos. Porém cada nova contratação gera uma série de encargos para o empregador. Qual será o custo real de cada contratação? Quais os impactos que o custo do trabalho e seus encargos têm sobre o potencial de empregabilidade da Baixada Santista?

1.1.2 PROBLEMATIZAÇÃO DO SUB-TEMA

Com sua expansão e de suas retróareas, o Porto de Santos que já era um dos principais empregadores da região metropolitana da baixada santista, aumentara consideravelmente sua capacidade de empregabilidade e de movimentação de cargas. Partindo desse ponto, quais serão os

benefícios e dificuldades encontradas com sua expansão? Quais os impactos no mercado de trabalho da baixada santista?

1.2 OBJETIVO

1.2.1 OBJETIVO GERAL

Estudar o tema abordado afim de que se possa compreender e avaliar as variáveis que envolvem o custo do trabalho e a expansão do Porto de Santos.

1.2.2 OBJETIVO ESPECÍFICO

Este trabalho tem como finalidade identificar os benefícios que a expansão do porto de Santos trará para a Região Metropolitana da Baixada Santista, bem como seu impacto no mercado de trabalho regional.

1.3 JUSTIFICATIVA

1.3.1 JUSTIFICATIVA DO TEMA

A região da Baixada Santista vive um grande ciclo de desenvolvimento, iniciado em 2000, por meio da Lei de Modernização dos Portos, passando pelo aumento no movimento do comércio exterior e mais recentemente com a descoberta das jazidas de petróleo e gás na Bacia de Santos.

Na área de Porto e Retroporto, vários projetos e obras já em andamento dobrarão a capacidade do Porto de Santos, e, conseqüentemente, o número de empregos. Os novos terminais da Embraport, BTP, complexo

Barnabé-Bagres, Embraport e a construção da perimetral fazem parte dessa ampliação.

No segmento de Logística e Multimodalidade, dois empreendimentos estão em projeto na Praia Grande: o Complexo Andaraguá, do Grupo Sondas (em área de cinco milhões de m²) e o condomínio industrial sob a coordenação da Ciesa Indústrias Alfandegadas (em área de sete milhões de m²). Ambos estarão localizados às margens da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega. O projeto contempla ainda a construção de um aeroporto industrial. Há uma perspectiva de geração de cerca de 15 mil empregos diretos e indiretos.

Além disso, a cidade de Praia Grande e a Baixada Santista, como um todo, possuem um comércio muito forte, que chega a ser sua base econômica. Torna-se imprescindível desenvolver as competências necessárias para atuar neste campo que é sempre muito dinâmico e que carece de profissionais que conheçam técnicas de venda e de marketing e possam melhor atender aos clientes.

Finalmente, em relação ao petróleo, nossa região possui uma das refinarias mais antigas e importantes do sistema Petrobras e que se moderniza cada vez mais. As oportunidades para o trabalho em empresas prestadoras de serviços na área da Refinaria Presidente Bernardes em Cubatão, estão aumentando. Basta dizer que estão previstas, neste ano, cerca de 5.000 contratações para atuar na modernização da infra-estrutura da refinaria. Além disso, inúmeras oportunidades deverão surgir quando estiver em plena atividade, a exploração nos poços de Tupi (petróleo) e Júpiter (gás) na bacia de Santos, que deverão ser os maiores do país.

A perspectiva com relação à geração de empregos é grande. Porém, o mercado de trabalho é exigente: sobram vagas, mas falta qualificação profissional.

Os estudantes do ensino médio e boa parte dos universitários não possuem as principais competências exigidas pelas empresas. Sua formação segue um padrão que não atende às necessidades específicas das áreas industriais, portuárias, logísticas e comerciais principais geradoras de emprego na Baixada Santista. Assim, a possibilidade de se tornar empregável é quase nula.

Uma das grandes dificuldades para os jovens nos dias de hoje é a sua entrada no mercado de trabalho. As empresas fazem uma série de exigências dos candidatos que buscam seu primeiro emprego e poucos conseguem cumpri-las.

Por outro lado, as empresas arcam com o ônus financeiro de toda a utilização da mão de obra, pois a contratação formal exige uma série de contra partidas – os encargos trabalhistas – que encarecem o produto ou serviço final e desestimulam maiores investimentos.

Diante do exposto, este trabalho abordará O Custo do Trabalho e seu impacto no potencial de empregabilidade da Baixada Santista especificamente – A expansão do Porto de Santos e de seu mercado de trabalho.

1.3.2 JUSTIFICATIVA DO SUB-TEMA

Um porto maior, moderno tecnologicamente, com expansão de negócios para outros municípios da Baixada Santista, levando emprego e renda para estas cidades. Este é o melhor cenário para o Porto de Santos nos próximos anos

Tão certo quanto o crescimento local do complexo portuário, modificando inclusive a paisagem urbana, o aprofundamento do canal e a oferta de maior infra-estrutura empurrarão forçosamente os limites da retróarea para as adjacências, envolvendo Cubatão, Bertioga, São Vicente, Praia Grande e porque não municípios situados mais ao sul.

Portanto o impacto causado por essa expansão tornará a Região Metropolitana da Baixada Santista um pólo muito importante na economia nacional e no fortalecimento do mercado de trabalho regional. Diante deste cenário, o presente trabalho busca a observância das variáveis que envolvem a expansão do Porto de Santos e de seu mercado de trabalho.

1.4 PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

Este trabalho será desenvolvido através de consultas bibliográficas, eletrônicas, impressas (jornais e revistas) e se preciso pesquisa em loco.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 O CUSTO DO TRABALHO

Não existe alternativa mais simples para identificar os custos do trabalho é apenas considerá-lo como a somatória do salário nominal, adicionado a todos os gastos definidos por lei e realizados pelos empregados, independente de serem impostos federais (a previdência social, por exemplo), impostos associados a benefícios aos empregados pagos pelo empregador, mas cujo custeio é parcialmente financiado através de reduções fiscais (como o vale-transporte), contribuições obrigatórias para associações (o chamado Sistema S), fundos disponíveis nas ocorrências de risco ou como uma espécie de poupança involuntária – como pode ser considerado o Fundo de Garantia por Tempo de serviço (FGTS) – ou ainda benefícios tipicamente trabalhistas com retorno certo ao trabalhador, como o direito a férias remuneradas e seu adicional. A respeito da diversidade da natureza desses valores, todos podem ser considerados como custos diretos ou indiretos para a empresa definidos pela legislação.

Entre esse, há vários outros custos não-considerados nos cálculos publicados nas pesquisas, seja por sua menor visibilidade ou pela dificuldade de mensurá-los. Por exemplo, o adicional de horas extras é regulamentado pela Constituição Federal (CF), ¹ mas seus custos adicionais são variáveis, conforme sua utilização por parte das empresas. Outro exemplo é a legislação sobre saúde e segurança no trabalho, cujas normas e custo por trabalhador variam de acordo com a atividade empresarial e, portanto, não

¹ Inciso XVII, art. 7º da CF.

necessariamente guardam uma relação proporcional entre o custo de implantar os procedimentos legais e o número de trabalhadores contratados. Há ainda custos adicionais ao mínimo legal definidos em contratos ou acordos coletivos. São custos negociados (no nível da categoria ou da empresa) entre as partes, mas que possuem força de lei enquanto durar o contrato coletivo. Por fim, há um conjunto de benefícios, concedidos voluntariamente pelas empresas, diferentes ou superiores aos previstos em lei ou contratos coletivos. Enfim, esses tipos de custos - voluntários das empresas, definidos em contrato coletivo ou por legislação federal, mas sem correspondência direta ao número de empregados – não são normalmente considerados nos cálculos dos analistas.

Assim, essa análise da proporção dos custos indiretos das folhas salariais restringe-se àqueles que congregam três características: a) são definidos por lei; b) são gerais e não exclusivo de segmento produtivo específicos; c) limitam-se às contribuições ou benefícios que guardam uma proporção direta com o número de trabalhadores. Portanto,

Mas, mesmo restringindo-se as estatísticas aos padrões mencionados acima dos contratos coletivos, as diferenças de cálculos apresentadas pelos analistas variam consideravelmente. Exemplo disso são as estatísticas publicadas por Pastore contraposta às apresentadas pelo Dieese. Segundo Pastore (1994) os custos indiretos representam 102,06% do salário nominal² (ver tabela 1)

No entanto, para o Dieese os encargos sociais representam um adicional de 30,89% sobre o salário contratual. A diferença deriva fundamentalmente das definições utilizadas de “salários” em cada um dos cálculos (Tabela 2) Há diversos elementos em debates nesses cálculos. Por exemplo, talvez seja controversa a pertinência de considerar férias remuneradas como “encargos” – essa é uma das críticas do Dieese. Mas, considerar a figura do “repouso semanal remunerado” (inciso XV, art.7º da CF) como um gasto adicional ao salário básico não tem fundamento, já que os

² Pastore divulgou ligeiramente superior em 2005 em artigo no jornal Valor Econômico [ver Pastore(2005)]

salários são efetivamente negociados e legalmente definidos com base na jornada legal de 44 horas semanais³.

Dependendo do que se considera direito social ou custo do trabalho, custo direto ou indireto chega – se a valores diversos. Posto que o mercado de trabalho na sociedade seja, necessária a factualmente, regulamentado, a suposição de relações de trabalho plenamente “desregulamentadas” ou “flexíveis” é uma abstração. O “mínimo de regulação” é definido não apenas pela lei, pelos contratos coletivos, pela jurisprudência, mas também por noções de justiça e por práticas reiteradas de contratos de trabalhos. Assim, a contraposição entre direitos e custos do trabalho depende da percepção que se tem do que é o “mínimo” ou do “ideal” de regulação das condições de trabalho – o que inclui desde o salário, o tempo do trabalho, o meio ambiente em que ele ocorre, até direito mais modernos, como a igualdade de oportunidade por gênero e idade.

São esses elementos que tornam precárias as comparações internacionais sobre custos do trabalho. A metodologia de levantamento de dados de cada país, e principalmente as formas diferenciadas de financiamento de políticas públicas implicam em diferentes tipos de custos direta ou indiretamente vinculados ao emprego ou ao faturamento das empresas. De todo modo alguns exercícios comparativos com países de tradição mais contratualista ou mais legislada indicam que o Brasil estaria em nível intermediário de custos indiretos.

³ Vale lembrar que o salário mínimo nacional é assim definido. Portanto, sobre ele incidem os diversos “encargos” ou “benefícios”, entre eles as férias remuneradas. Porém, o repouso semanal remunerado já está implícito no mínimo nacional. No entanto, Pastore calcula em 18,91 o custo do repouso semanal.

Tabela 1 – COMPOSIÇÃO DOS ENCARGOS SOCIAIS PARA UMA INCIDÊNCIA DE 102%

Tipos de encargos	% sobre o salário
A – Obrigações sociais	35,80
Previdência Social	20,0
FGTS	8,0
Salário-educação	2,5
Acidentes de trabalho (média)	2,0
Sesi	1,5
Senai	1,0
Sebrae	0,6
Incra	0,2
B – Tempo não trabalhado I	38,23
Repouso semanal	18,91
Férias	9,45
Feriados	4,36
Abono de férias	3,64
Aviso prévio	1,32
Auxílio-enfermidade	0,55
C – Tempo não trabalhado II	13,48
13º salário	10,91
Despesa de rescisão contratual	2,57
D – Reflexo dos itens anteriores	14,55
Incidência cumulativa do grupo A sobre o B	13,68
Incidência do FGTS sobre o 13º salário	0,87
Total Geral	102,06

Fonte: Pastore (1996)

Portanto, o debate entre a definição de custos (indesejáveis) ou obrigações trabalhistas e sociais mínimas (legais e moralmente desejáveis), além de criar uma oposição incomensurável entre desenvolvimento econômico e desenvolvimento social, retira a dimensão histórica dos contratos civis, em geral, e do próprio direito do trabalho, cuja autonomização face ao direito civil derivou do reconhecimento da desigualdade das partes contratantes, bem

como da condição subordinada do empregado em relação ao empregador – o que é expresso na CF através da inclusão dos direitos trabalhistas. O nascimento do direito do trabalho com base no reconhecimento dos recursos desiguais das partes está presente tanto na história do direito latino-americano como na de países europeus, incluindo os de tradição liberal e contratualista como o Reino Unido.

Tabela 2 – DESEMBOLSO TOTAL MENSAL PARA EMPREGAR UM TRABALHADOR COM SALARIO CONTRATUAL HIPOTÉTICO DE R\$ 100,00

Itens de despesa	Subparcelas	Desembolso (em R\$)
1. Salário contratual	-	100,00
2. 13º e adicional de 1/3 de férias (como proporção mensal)	-	11,11
3. Folha de pagamentos média mensal (1+2) (base de cálculo dos encargos sociais)	-	111,11
4. FGTS e verbas rescisórias (proporção mensal)	-	11,93
5. Remuneração média mensal total do trabalhador (3+4)	-	123,04
6. Encargos Sociais (incidentes sobre R\$ 111,11)	-	30,89
6.1 – INSS (20%)	22,22	-
6.2 – Seguro de acidentes de trabalho (2% em média)	2,22	-
6.3 – Salário-educação (2,5%)	2,78	-
6.4 – Incra (0,2%)	0,22	-
6.5 – Sesi ou Sesc (1,5%)	1,67	-
6.6 – Senai ou Senac (1,0%)	1,11	-
6.7 – Sebrae (0,6%)	0,67	-
7. Desembolso total mensal do empregador (5+6)	-	153,93

Fonte – Dieese (1997)

2.2 O PORTO DE SANTOS

O Porto de Santos está localizado na área central dessa região metropolitana e dista cerca de 70 km da capital do estado de São Paulo, estando a ela ligado por ferrovias e um dos mais modernos sistemas de rodovias, que lhe conferem uma dinâmica própria. Durante décadas foi considerado como a principal atividade econômica da região, que hoje abriga também um importante parque industrial de uma ampla rede de serviços e intensa atividade turística e de veraneio. É considerado o maior da América Latina, com 13 km de cais acostável e ocupa áreas em três municípios da região Metropolitana da Baixada Santista: Cubatão, no continente, Santos,

na Ilha de São Vicente, e Guarujá, na Ilha de Santo Amaro. (GONÇALVES, 2008, p.27)

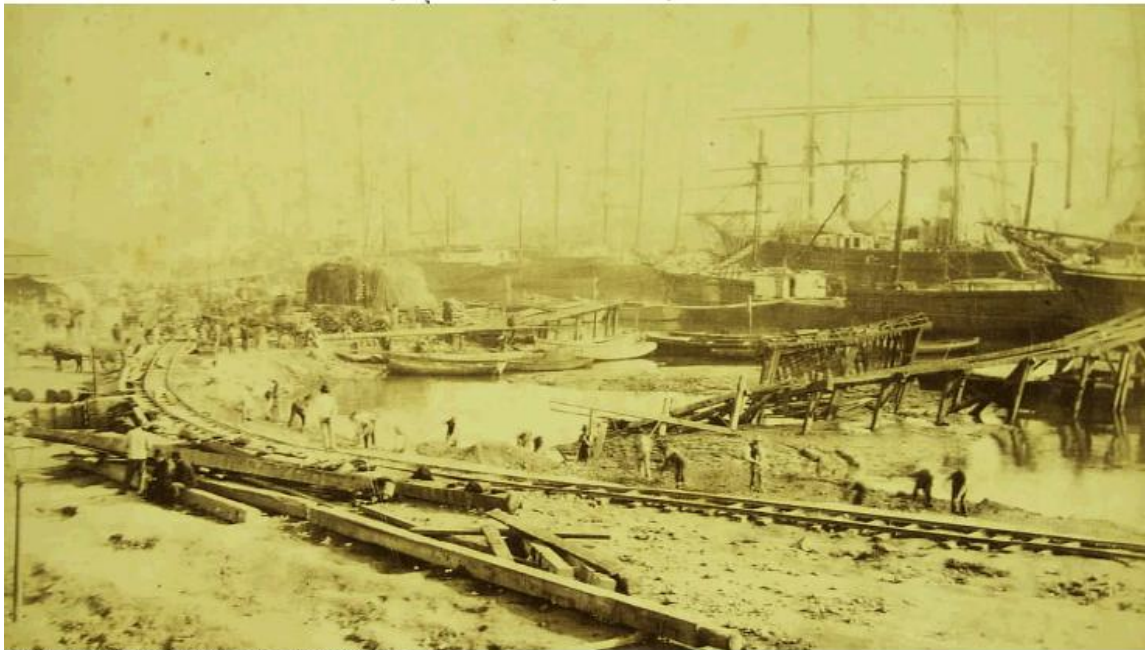


Fonte: <http://www.santos.sp.gov.br/fotos/index.php>

Figura 1 - Vista panorâmica do Porto

2.2.1 O PORTO COLONIAL

No século XVI começava entrar em atividade ainda acanhado, localizado em uma pequena vila com pouco mais de 5000 habitantes incluindo os escravos que representavam mais da metade da população o que hoje é o Porto de Santos. No final do século XVIII com o crescimento notável da produção de açúcar no interior de São Paulo foi que o Porto de Santos cresceu em importância. Para melhorar ainda mais as condições, em 1792 foi construída a “Calçada Lorena” a primeira estrada a ser construída de acordo com um projeto prévio em ziguezague pela Serra do Mar, iniciativa do Governador da Capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena “Calçada”, criava condições objetivas de acesso ao porto, constituindo-se num verdadeiro “corredor de exportação” da época suficiente para escoar, ainda que através de tropas de animais a produção de açúcar do interior.



Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem>

Figura 2: Porto de Santos em 1870

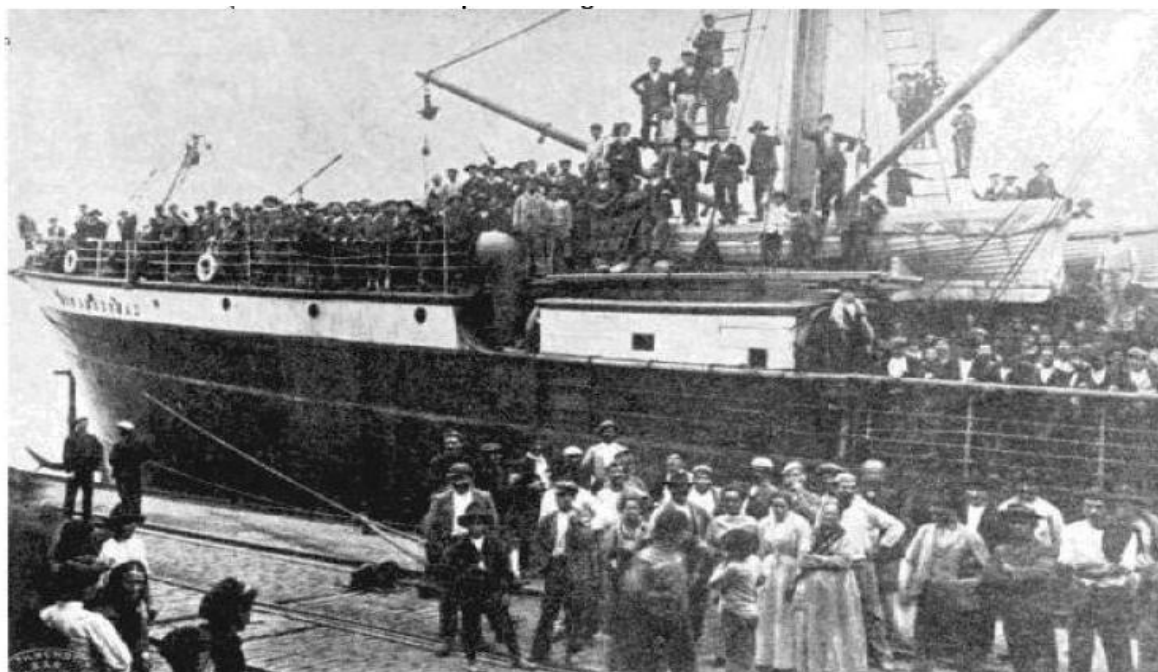
2.2.2 O PORTO IMPERIAL

Em 1808, a transferência da corte portuguesa para a ex colônia e a abertura dos portos deram início a mudanças que levaram à independência do Brasil em 1822, alterando a organização social e determinando o início do império. (GONÇALVES, 2008. p 29)

Em 26 de Janeiro de 1839, apesar de uma população formada por colonos de classe baixa e praias lodosas frequentadas por bandos de urubus, Santos foi elevada à condição de cidade.

Santos é um pequeno núcleo urbano, cuja formação se deu a parti do porto. Excetuada a fase de produção de açúcar, de curta duração

no século XVI, e deixando de lado a economia de subsistência presente, tudo depende praticamente do porto. É seu movimento que trouxe imposto, como o do sal, o do azeite, do óleo de baleia. As fortunas dos comerciantes do século XVIII são produzidas a partir do comércio marítimo, seja para o exterior, seja com vendas de açúcar e escravos na própria colônia. (GONÇALVES, 2006, p 24)



Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:Imi.gif>

Figura 3 Desembarque de imigrantes no Porto de Santos

2.2.3 O PORTO ORGANIZADO

Em 12 de julho de 1888 foi publicado o decreto de nº. 9.979 autorizando o contrato para a concessão que permitiria a execução de obra de melhoramento, esse fato iria levar à construção do moderno porto. Essa concorrência publica foi vencida pelo grupo de empreendedores liderados por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle, mais tarde Empresa de Melhoramento do Porto de Santos e depois Companhia Docas de Santos.

O processo de afirmação do porto organizado, coincidiu com a delicada transição que se verificava no cenário político, quando, no Brasil passando de Império a República, buscava-se enterrar o passado colonial e imperial e propor um novo projeto político de nação baseado no positivismo

que inspirou as militares. Destaque-se ainda que um de seus principais pilares de sustentação mantinha-se assentado na atividade agro-exportadora do café.

De acordo com Reis & Boscoli, as obras portuárias no Brasil e em especial as de Santos, inspiraram-se em modelos franceses e ingleses e se utilizaram de muralhas de blocos superpostos, assentes em base de enroscamento regularizado sobre estacas ou em fundação direta, os chamados “cais pesados”. Partes do cais de caixões, de peso relativamente reduzido, devido à limitação dos aparelhos de suspensão que se dispunham na época. Os blocos eram lançados ao mar e transportados em flutuação para suas posições definitivas, onde eram então preenchidos de concretos ciclópicos ou argamassas pobres. (REIS & BOSCOLI, Apud GONÇALVES 2006, p. 34)

O desenvolvimento portuário teve várias conseqüências na cidade, destacando-se como aspectos principais:

- Aumento da produtividade dos processos de embarque e desembarque de cargas;
- O crescimento da produtividade atrai mão-de-obra necessária ao trabalho portuário;
- O desenvolvimento da cultura e lazer na cidade, com a presença de uma elite (e a formação de classe média);
- Avanço do movimento sindical portuário;
- O afastamento do município das decisões portuárias em razão da exploração do porto acontecer através de um contrato em razão de concessão federal a uma empresa privada.



Figura 4 O Moderno Porto de Santos em 2010

2.2.4 A CODESP

Com o fim da concessão das CDS – Companhia Docas de Santos, Havia a necessidade de substituí-la para dar continuidade às operações portuárias. Assim surgia a Codesp com o papel de transformar o monopólio privado para público as operações do porto

Com duas décadas muito ruins para a economia nacional, a de 80 e de 90, o estado foi gravemente afetado comprometendo o poder de investimento das estatais, com isso logo após seu surgimento ela já passava por tempos difíceis.

A necessidade de investimento era evidente pois no final da década de 80 começo da de 90 começava um processo de transformação, uma verdadeira revolução nas telecomunicações, na informação, o surgimento da

informática. Um processo gigantesco de transformação que acaba contaminando todos os setores, inclusive o de porto.

Em 25 de fevereiro de 1993 é promulgada a lei 8.630 decorrente do PL8- Projeto de Lei n.º 8 do Congresso Nacional, esse era o começo da grande mudança onde a codesp saíria de um ambiente monopolista para um concorrencial e assumindo um novo papel

Em 1995 a codesp começava a fazer as primeiras licitações saindo totalmente das operações portuárias em 1998, assumindo definitivamente o papel de gestora se tornando a autoridade portuária do Porto Santo.

Apesar dos problemas herdados de outros papéis exercidos pela companhia como, dívidas de 700 milhões de reais: o passivo é um sério problema. Mas a codesp consegue acompanhar o porto assumindo em plenitude o seu papel.

A expectativa para o futuro é muito grande, com as descobertas na baía de Santo a expansão do porto é certa, para isso a companhia deve estar preparada para enfrentar os novos desafios que chegaram juntos com essa onda chamada Pré sal.

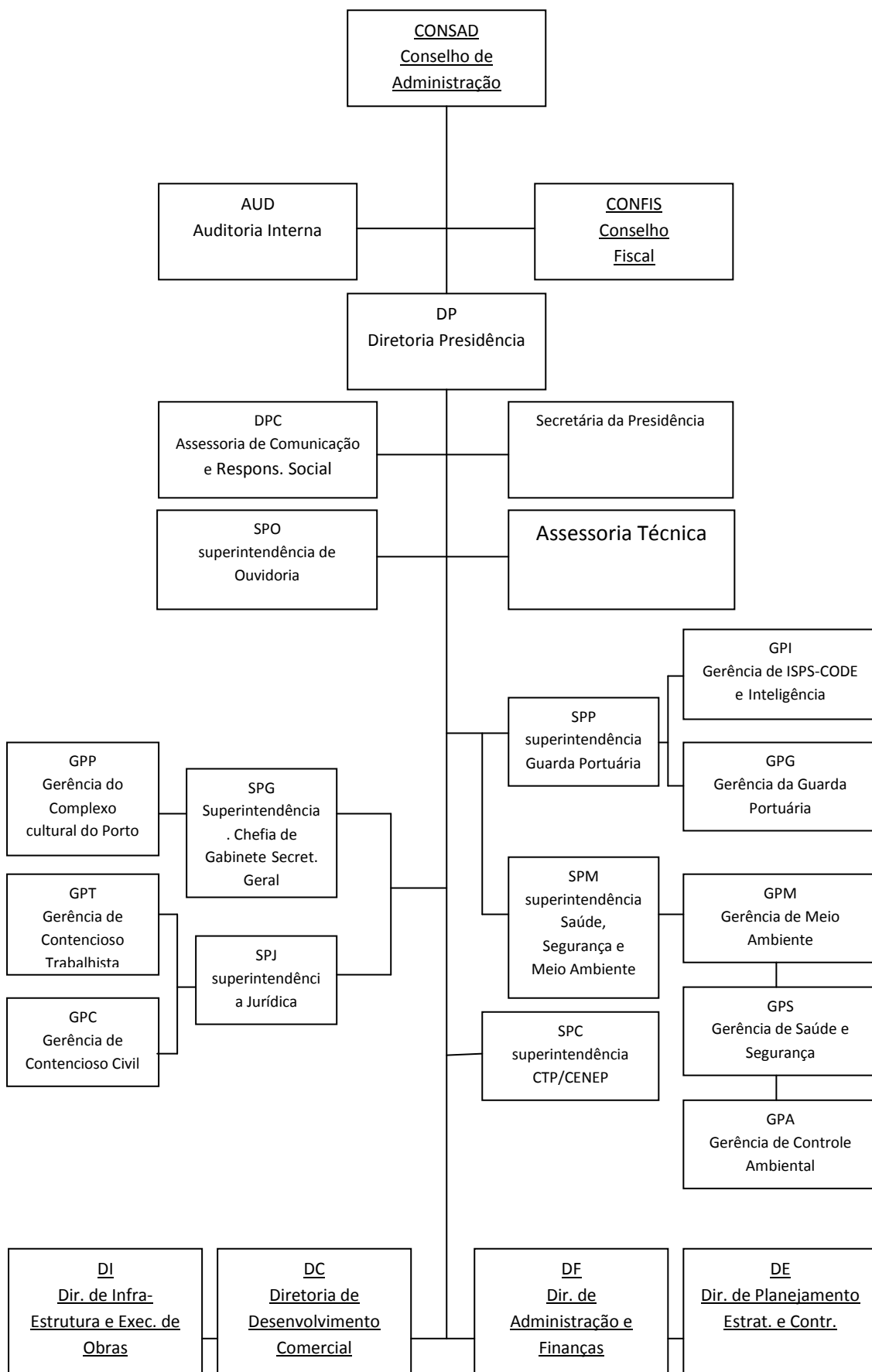


Figura 5 O atual organograma da Codesp.

2.2.5 O OGMO

Antes da Lei, 8.630/93, a regulamentação do Trabalho Avulso era feito pela SUNAMAM que através de RESOLUÇÕES conforme a última que era de nº 8179/84, definia as fainas e os serviços que seriam realizados pelas categorias dos avulsos e o valor da taxa de produção. Com a extinção da SUNAMAM em 14 de fevereiro de 1989, pela Lei 7.731, que aprovou a Medida Provisória nº 27/89, a composição de ternos e as tabelas de remuneração passaram a ser pactuadas com o SINDARMA e FNE em conformidade a decisão do TST. Existia nessa época a figura das Empresas Entidades Estivadoras, que eram responsáveis pela requisição dos Trabalhadores avulsos junto aos sindicatos, essas empresas eram remuneradas pelo exportador ou importador, geralmente recebiam um percentual sobre o MMO, é a importância despendida no pagamento aos operários estivadores que integram um Terno, e eram esses que confeccionavam as Folhas de Pagamentos, responsáveis pelos recolhimentos dos Encargos Sociais, bem como depósitos de 13º, férias e FGTS. Nessa época, existia muita reclamação por parte dos sindicatos e trabalhadores sobre não recolhimento e depósitos ditos acima. As negociações eram feitas de acordo com quem tinha representatividade do seu segmento no Sindarma. Não existia investimento na área portuária devido ao fato dos Portos serem administrado pelo Governo Federal e estavam praticamente todos com seus equipamentos ultrapassados e instalações comprometidas. Ressaltamos que houve investimentos em Portos que foram privatizados.

Fazem 12 anos que a Lei de Modernização dos Portos foi sancionada em 25/02/93. No entanto, ainda se tem que ultrapassar alguns obstáculos para que seus dois objetivos principais – portos eficientes e custo acessível – se tornem realidade. O progresso tem sido aparentemente lento, as medidas adotadas tem sido vitoriosas para implementar a Lei e eliminar os obstáculos que vem causando e perpetuando o descalabro portuário

brasileiro. Mas, o processo de modernização portuária envolve uma mudança total de mentalidade por parte do empresariado brasileiro, e exige uma atenção especial para assuntos que eram, até então, decididos unicamente pelo Governo.

A Lei contempla vários instrumentos para viabilizar a reforma portuária como o CAP – Conselho de Autoridade Portuária – cada porto dispõe de um conselho representativo local conforme previsto do art.30 ao art. 32 da Lei 8.630/93.

Foi instituída a figura do Operador Portuário para viabilizar a privatização da atividade portuária e a necessária consolidação da coordenação e integração dos trabalhos em terra e a bordo, eliminando a interferência e controle sindical sobre a realização do trabalho. A categoria se encontra numa fase de depuração natural causada pela efetiva privatização da atividade portuária. Em sua maioria provêm das antigas Entidades Estivadoras que operavam na base de “cost plus”. Pela Lei seu sindicato é responsável, pelo lado patronal, da negociação dos acordos coletivos do trabalho portuário. Essa é a principal razão pela qual o exportador e o importador, ou seja, os usuários não devem ficar alheios aos problemas inerentes ao processo de modernização viabilizado pela Lei 8.630/93. Não podem continuar deixando que as soluções sejam decididas pelos seus prepostos no porto – despachante agente de navegação, ou operador portuário – que, com raras exceções, irão, sempre, evitar quaisquer confrontos, resistências ou paralisações. O usuário tem que estar munido de informações sobre o processo que está sendo vivenciado em seu porto. O operador portuário e o avulso são dois prestadores de serviço que ajustam entre si o preço e as condições de trabalho a serem pagas pelo usuário.

Instituído a figura dos ÓRGÃOS GESTORES DE MÃO-DE-OBRA (OGMOS) – Entidade organizada e administrada pelo sindicato patronal dos operadores portuários para gerir o fornecimento de mão-de-obra avulsa no trabalho portuário

O OGMO mantém o registro e cadastro de trabalhadores avulsos (estivador, conferente, consertador, bloco, vigia, arrumador e capatazia) alocando-os segundo a requisição feita pelo operador portuário. A atuação eficiente do OGMO elimina os abusos e excessos que vinham sendo cometidos pelos sindicatos de avulsos. Como o OGMO representa o fim do sindicato empresa, entende-se a forte reação sindical à modernização portuária. Histórico: Durante os primeiros dois anos depois de ser sancionada a lei, os sindicatos proibiram a apresentação de seus associados ao OGMO para o necessário cadastramento e recenseamento. A forte resistência dos sindicatos fez com que fosse criado, pelo Governo, em 1995, através do Decreto nº 1.467, o Grupo Executivo para a Modernização Portuária – GEMPO. Criou também o Decreto nº 1596, de 17 de agosto de 1995, que autorizou a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, e dá outras providências, que teve início em 26/09/95 e foi concluído em 29/12/1995.

Registramos que o OGMO só poderá realizar suas atribuições tendo por base o que for negociado entre operadores portuários e sindicatos de avulsos (A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e demais condições do trabalho portuário avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários) como estabelece a lei. Eis porque os sindicatos de avulsos tudo fazem para evitar as negociações. Sem a realização de negociações objetivas para a racionalização do trabalho portuário (enxugamento de equipes, redução do quadro de trabalhadores, escalação da mão-de-obra, etc.) a administração do OGMO encarece o custo de operações sem oferecer qualquer contrapartida para os usuários. Mais razão ainda para a presença do exportador e consignatário. Mais do que nunca, aquele que paga a conta tem que estar inteirado das muitas circunstâncias que estão ocorrendo no porto, acompanhando a evolução dos acontecimentos, não só nas questões trabalhistas, mas muito especialmente na evolução da organização portuária, pois o futuro do comércio exterior brasileiro está intimamente ligado à maneira que a modernização for implementada.

A escalação da mão-de-obra avulsa, segundo a Lei 8.630 é atribuição do OGMO. No entanto as tentativas nesse sentido têm resultado em invasões, depredações, ameaças físicas e de morte e paralisações do porto. O Governo teve que editar uma medida provisória – que se tornou Lei 9.719/98, para efetivar a transferência da escalação para os OGMOs. Mesmo assim somente alguns portos estão realizando-a através do OGMO. O OGMO tem por exigência legal, além da gestão da mão-de-obra, promover o treinamento e a capacitação do trabalhador inscrito no Registro e no Cadastro. Dada a forma de custeio instituída pela lei, o ônus desse treinamento recai diretamente sobre os operadores portuários. É por isso que o acesso ao Cadastro seja restrito ao mínimo essencial para não onerar o custeio do OGMO pelos operadores portuários. Estes são, e devem ser sempre, os maiores interessados na redução do custo operacional do OGMO. Este deve oferecer em contrapartida à sua criação, excelência na qualificação da mão-de-obra portuária através de organização e treinamento adequados, e, deste modo, viabilizar a competitividade entre portos.

2.3 BUSCANDO A MODERNIZAÇÃO

Nos anos de 50 e 70 grandes investimentos foram feitos nos setores de siderurgia e petroquímica, entre eles se destacaram a implantação da Refinaria Presidente Bernardes e a Companhia Siderúrgica Paulista Cosipa, ambas em Cubatão

Com industrialização do ABC que também estava em crescimento naquela ocasião junto a esse parque industrial transformou o porto de Santos num dos elos da produção industrial paulista e nacional, o que exigiria novos investimentos para ampliar a capacidade operacional de suas instalações, ainda que com seu papel abreviado à questão do transporte.

Esse papel na cadeia produtiva, aliado a outros fatores de caráter político, jurídico, institucional e cultural, acentuou um processo de segregação espacial que já vinha ocorrendo. Finalmente, as décadas de 60 e 70, caracterizadas pelas poucas aberturas políticas, determinaram ao porto sua segregação não só em termos

de espaço físico como de espaço político. (GONÇALVES, 2006, p 63)

Só na década de 80 o porto passou a ser visto com outros olhos principalmente como um equipamento de infra-estrutura, planejado e gerenciado pelo Governo Federal, intervenções na administração das cidades, assim como nos sindicatos de trabalhadores, contribuíram para um distanciamento cada vez maior entre ambos, o que levou à degradação de partes do tecido urbano

De costas um para o outro cidade e porto não conseguiam contornar esse problema de convivência passando a cidade viver um processo de incompatibilidade com o porto moderno, porto esse exigido num cenário internacional que passava por mudanças significativas e que não via mais a cadeia de produção como era vista anteriormente deixando de ser apenas mais um elo da cadeia produtiva, restrito ao papel de infra-estrutura de transporte nacional, e passou a promover serviços diversos, preferencialmente agregando valor

O novo conceito de atuação exige a estruturação de uma comunidade portuária, que estreite os vínculos com a cidade e com seus usuários, de tal forma que o porto seja transformado numa plataforma de logística de comércio, cuja importância para a competitividade vem se tornando cada vez maior.(PÁDUA & SERRA, Apud GONÇALVES 2006,p64).

Mas no Brasil os portos ainda eram vistos como sendo visto apenas como locais de estocagem, embarque e desembarque de cargas. E ainda com a imagem de ineficiência, de poder excessivo dos trabalhadores, de elevados custos baixa produtividade. Um dos obstáculos que mais dificultaram o ingresso do país no mercado globalizado foi o Custo Brasil, Havia um sistema gerido e operado pelo Estado, paralisado,sem capacidade de investimento e ineficiente para gerir um sistema portuário competitivo, e também os sindicatos, com remunerações e privilégios de trabalhadores.

Estabelecia-se, dessa forma, numa relação automática, a necessidade inevitável de uma reforma que desregulamentasse, privatizasse e modernizasse o sistema portuário nacional. Não há dúvidas, portanto, que a chamada “Modernização”, ainda em curso, não é fato isolado, e sim fruto de políticas necessárias e construídas para atender um novo cenário mundial. (GONÇALVES, 2006, p 64 e 65)

2.3.1 A EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS E DE SEU MERCADO DE TRABALHO

O mais importante porto da América Latina, representando mais de 30% do total exportado ou importado pelo país, vê a necessidade de ampliação do seu mercado de trabalho, para que isso advenha deveram ser feitos investimentos do poder público em infra-estrutura; da iniciativa privada para que haja uma continua modernização e expansão do complexo e da sociedade como um todo.

Uma Grande avanço no que diz respeito a qualificação profissional foi a criação do Cenep, o Centro de Excelência Portuária, que vai preparar o trabalhador para exercer várias funções na área do cais, qualificando e requalificando a mão-de-obra do porto, transformando um simples colaborador em um trabalhador multifuncional

Outro ponto importante é o crescimento cada vez maior da prestação de serviços indiretos no porto. A participação desse setor é de 20,12% em relação ao total de 195.474 posto de trabalho nas três cidades que abrigam o porto, Santos, Guarujá e Cubatão e essa participação tem forte tendência de um considerável a aumento dos anos que estão por vim.

2.3.2 O TRABALHADOR PROTUÁRIO E O PROCESSO E MODERNIZAÇÃO

Com o advento da Lei n.º 8630/93, os artigos 254 a 292 da CLT disciplinavam os serviços de estiva e capatazia nos portos foram revogados, instituindo-se um novo ordenamento no regime de exploração dos portos brasileiros e principalmente, na gestão de mão-de-obra avulsa”.

A lei n.º 8630/93, ao criar o OGMO estabeleceu que “no caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços” O ogmo não intervirá nas relações entre capital e trabalho no porto (Lei. ° 8630/93, art. 18 Parágrafo único)

Aos sindicatos controlam os contratos coletivos ou convenção cabendo a ele a definição final. Isso também acontece nos casos de acordo trabalhista, a negociação se dá entre o sindicato e a empresa contratante.

Apesar de serem entidades representativas dos trabalhadores, responsáveis pela negociação sobre condições de trabalho e remuneração. Segundo Gonçalves (2008 p 72) “O papel dos sindicatos históricos dos trabalhadores portuários passou por uma transformação radical na relação Capital X Trabalho”

Nos casos de trabalhadores avulso, quando se discutia a escolha para as fainas papel que era exercido pelos sindicatos foi repassado para o ogmo, que passaria em 1995, exercer efetivamente suas atribuições. Com a superação parcial ainda hoje existem conflitos e divergências quanto á forma de escalção e processo de ingresso na categoria.

2.3.3 CONSEQUENCIAS DO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO

Todo processo de modernização tem seu lado positivo e negativo, com o Porto de Santos não é diferente, onde entra tecnologia consequentemente diminui a mão-de-obra. Essa é a grande consequência junto do impacto ambiental que novas instalações, construção de novas vias e até mesmo a aprofundamento do canal podem gerar.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As expectativas para o futuro da Região Metropolitana da Baixada são as melhores possíveis. Com a crescente demanda de movimentação portuária gerada pelo comércio exterior que vem levando o porto de Santos a superar ano a ano seu próprio record em movimentação de cargas, faz com que as empresas que operam neste setor invistam cada vez mais em tecnologia e outras obras como construção de novos berços de atracação, implantação de novas áreas retroportuárias e investimentos em vias que levam até o cais.

A expansão é fundamental para o atendimento de uma demanda crescente pois se isso não acontecer o caminho certamente será pela maior automação e racionalidade de processos, fato que seguramente provocará conseqüências sociais graves, como a mudança da utilização da mão-de-obra exigindo um modelo de colaborador com alta qualificação profissional.

A modernização tem como principal objetivo aumentar a produtividade e reduzir os custos, no setor portuário quanto mais se investe em tecnologia mais aumenta o desemprego e a necessidade do colaborador de se modernizar. Empresas que levam a sério a responsabilidade social buscam qualifica seu próprio efetivo diminuindo muito as demissões. Mas muitas vezes parte do colaborador buscar conhecimento para estar preparado às novidade tecnológica e mudanças que um porto em constate crescimento e muitos investimento tanto da iniciativa publica quanto a privada reserva para seu futuro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL, Lei n.º 8.630 de 25 fevereiro de 1993.

CODESP, Companhia Docas do Estado de São Paulo. A longa travessia in: História do Porto de Santos – Resumo completo. Praia Grande. Jul. 2010 disponível em:

http://www.portodesanos.com.br/historia/index_p.html

DUTRA, René Gomes. Custo de Pessoal. Custos Uma Abordagem Prática. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 2003.

FOGAÇA, Guilherme. Muitas Dúvidas poucas Respostas, Revista Exame, 25 Ago. 2010. p. 41-43.

GONÇALVES, Alcindo. Um pouco de história: a região, o porto e o trabalho portuário, Buscando a modernização razões e conseqüências, A influência regional do porto de Santos. In: NUNES, Luiz Antônio de Paula. O Grande Porto: A Modernização no porto de Santos. Santos, São Paulo: Realejo Edições, 2008.

REIS, L. S.; BOSCOLI, G de Engenharia Portuária no Brasil. Salvador: Concic Engenharia S. A., 1989

JORNAL A TRIBUNA, Mercado do Trabalho do Porto Depende de Novos Investimentos, Jornal a Tribuna, 03. Dez. 2007. Disponível em:

<http://www.pvms.om.br/noticia/noticia>

consultado em 20/10/2010

ANEXO

Anexo 1, Lei n.º 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

[Regulamento](#)

[Regulamento](#)

[Mensagem de veto](#)

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, 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 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 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 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 infra-estrutura 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 cinquenta 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 infraestrutura, 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 infra-estrutura 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:** - (Vide Medida Provisória nº 320, 2006) - (Revogado pela de Medida Provisória nº 497, 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 alfundegamento 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 nºs 24.324, de 1º 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 nºs 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 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 nºs 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto - Lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nºs 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; 172º da Independência e 105º da República.

ITAMAR FRANCO
Alberto Goldman
Walter Barelli

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 26.2.1993

Anexo 2, Lei Complementar Estadual nº 815, de 30 de julho de 1996

Lei Complementar Estadual nº 815, de 30 de julho de 1996

Diário Oficial v.106, n.145, 31/07/1996. Gestão Mário Covas

Assunto: Economia e Planejamento; Conselhos Governamentais

Retificado pelo Diário Oficial v.106, n.147, 02/08/1996

Retificado pelo Diário Oficial v.106, n.149, 06/08/1996

Cria a Região Metropolitana da Baixada Santista e autoriza o Poder Executivo a instituir o

Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista, a criar entidade

autárquica a construir o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista, e dá

providências correlatas

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO:

Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte lei complementar:

Artigo 1º - Fica criada a Região Metropolitana da Baixada Santista como unidade regional do Estado de São Paulo, compreendida pelo agrupamento dos Municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente. Parágrafo único - Integrarão a Região Metropolitana os Municípios que vierem a ser criados em decorrência de desmembramento ou fusão dos Municípios integrantes da Região.

Artigo 2º - A criação da Região Metropolitana da Baixada Santista tem por finalidade concretizar os objetivos referidos no artigo 153, "caput", da Constituição Estadual, bem como no artigo 1º da Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994.

Artigo 3º - Fica o Poder Executivo autorizado a instituir, na Região Metropolitana da Baixada Santista, um Conselho de Desenvolvimento, de caráter normativo e deliberativo, composto por um representante de cada Município que a integra, e por representantes do Estado nos campos funcionais de interesse comum.

§ 1º - Os representantes do Estado no Conselho de Desenvolvimento serão designados pelo Governador do Estado, a partir de indicações das Secretarias a que se vincularem as funções públicas de interesse comum, atendidas as prescrições do artigo 10 da Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994.

§ 2º - Os representantes dos Municípios integrantes da Região, no Conselho de Desenvolvimento, serão os Prefeitos ou as pessoas por eles designadas, na forma da legislação municipal, assegurada, sempre, a participação paritária do conjunto dos Municípios em relação ao Estado, nos termos do artigo 9º desta lei complementar

§ 3º - Os representantes e seus suplentes serão designados por um período de 24 (vinte e quatro) meses, permitida a recondução.

§ 4º - Os membros do Conselho de Desenvolvimento poderão ser substituídos mediante comunicação ao Colegiado, com antecedência mínima de 30 dias.

§ 5º - Sempre que houver mudança de Chefe do Poder Executivo Estadual ou Municipal, a substituição poderá ser realizada imediatamente, através de comunicação de Colegiado.

Artigo 4º - Os Municípios integrantes da Região Metropolitana da Baixada Santista e o Estado compatibilizarão, no que couber, seus planos e programas às diretrizes do planejamento da Região, expressamente estabelecidas pelo Conselho de Desenvolvimento.

Parágrafo único - O Estado, no que couber, compatibilizará os planos e programas estaduais às diretrizes referidas no "caput" deste artigo.

Artigo 5º - As funções públicas de interesse comum serão definidas pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista, entre os seguintes campos funcionais:

- I - planejamento e uso do solo;
- II - transporte e sistema viário regional;
- III - habitação;
- IV - saneamento básico,
- V - meio ambiente;
- VI - desenvolvimento econômico; e
- VII - atendimento social.

§ 1º - O planejamento do serviço referido no inciso II será da competência do Estado e dos Municípios integrantes da Região Metropolitana da Baixada Santista.

§ 2º - A operação de transportes coletivos de caráter regional será feita pelo Estado, diretamente ou mediante concessão ou permissão.

§ 3º - Entende-se, para os efeitos desta lei complementar, que o campo funcional "VII - atendimento social", engloba, entre outras, as funções saúde e educação.

Artigo 6º - A participação popular no Conselho de Desenvolvimento atenderá aos princípios estabelecidos no artigo 14 e parágrafo único da Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994.

Artigo 7º - O Conselho de Desenvolvimento terá, além das fixadas no artigo 13 da Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994, as seguintes atribuições:

I - propor critérios de compensação financeira aos Municípios Metropolitanos que suportem ônus decorrentes da execução de funções ou serviços públicos metropolitanos;

II - vetado.

§ 1º - O Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista compatibilizará suas deliberações com as diretrizes fixadas pela União e pelo Estado para o desenvolvimento da Região.

§ 2º - As deliberações do Conselho serão comunicadas aos Municípios da Região e às autoridades estaduais responsáveis pelas funções públicas de interesse comum, no prazo de 15 (quinze) dias.

§ 3º - O Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista convocará, ordinariamente, a cada 6 (seis) meses, audiências públicas para expor suas deliberações referentes aos estudos e planos em desenvolvimento pelas câmaras técnicas, como também prestarão contas relativas à utilização dos recursos do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista.

Artigo 8º - O Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista terá um Presidente, um Vice-Presidente e uma Secretaria Executiva, cujas funções serão definidas no Regimento Interno do Conselho.

§ 1º - O Presidente e o Vice-Presidente serão eleitos pelo voto secreto de seus pares, para um mandato de 1 (um) ano, permitida a recondução.

§ 2º - No caso de empate, proceder-se-à a nova votação, à qual concorrerão os dois maisvotados e, persistindo o empate, serão considerados eleitos os mais idosos.

§ 3º - O Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista poderá constituir Câmaras Temáticas para as funções públicas de interesse comum e Câmaras Temáticas Especiais, voltadas a um programa, projeto ou atividade específica, como subfunção entre as funções públicas definidas pelo Colegiado.

§ 4º - O Regimento Interno do Conselho de Desenvolvimento disciplinará o funcionamento das Câmaras Temáticas.

Artigo 9º - Para que se assegure a participação paritária do conjunto dos Municípios, com relação ao Estado, sempre que, no Conselho de Desenvolvimento, existir diferença de número entre os representantes do Estado e dos Municípios, os votos serão ponderados de modo que, no conjunto, tanto os votos do Estado quanto os dos Municípios correspondam, respectivamente, a 50% (cinquenta por cento) da votação.

§ 1º - O Conselho só poderá deliberar com a presença da maioria absoluta dos votos ponderados.

§ 2º - A aprovação de qualquer matéria sujeita à deliberação ocorrerá pelo voto da maioria simples dos votos ponderados.

§ 3º - Na hipótese de empate, far-se-á nova votação, em reuniões seguintes e sucessivas, at. o número de três, findas as quais, persistindo o empate, a matéria será submetida a audiência pública, na forma do artigo 14 da Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994, voltando à apreciação do Conselho, para nova deliberação.

§ 4º - Persistindo o empate, a matéria será arquivada e não poderá ser objeto de nova proposição no mesmo exercício, salvo se apresentada por um terço dos membros do Conselho ou por iniciativa popular, subscrita, no mínimo, por 0,5% (cinco décimos por cento) do eleitorado da Região.

Artigo 10º - Fica o Poder Executivo Estadual autorizado a criar autarquia para o fim de integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum da Região Metropolitana da Baixada Santista, em conformidade com o disposto no "caput" do artigo 17 da Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994.

§ 1º - Vetado.

§ 2º - A Autarquia obedecerá aos princípios da administração pública constantes dos artigos 37 e 39 da Constituição Federal.

§ 3º - A Autarquia adotará, como princípio, a manutenção de estruturas técnicas e administrativas de dimensões adequadas, dando prioridade à execução descentralizada de obras e serviços que serão atribuídos a órgãos e entidades públicas ou privadas, capacitadas para tanto.

§ 4º - Deverão ser mantidas atualizadas as informações estatísticas e de qualquer natureza, necessárias para o planejamento metropolitano, especialmente, as de natureza físico-territorial, demográfica, econômica, financeira, urbanística, social, cultural, ambiental e outras de relevante interesse público, bem como promover anualmente a sua ampla divulgação.

Artigo 11 - Fica o Poder Executivo autorizado a constituir o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista FUNDO, com a finalidade de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, no que se refere às funções públicas de interesse comum entre o Estado e os Municípios integrantes da Região.

Artigo 12 - Vetado.

§ 1º - A aplicação dos recursos do Fundo será supervisionada por um Conselho de Orientação composto por 6 (seis) membros, sendo 4 (quatro) do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista, e 2 (dois) Diretores da Autarquia referida no artigo 10 desta lei complementar, ou da Secretaria Executiva enquanto aquela não for criada, indicados, respectivamente, por sua Diretoria.

§ 2º - O Fundo será administrado, quanto ao aspecto financeiro, por instituição financeira oficial do Estado.

Artigo 13º - A área de atuação do FUNDO abrangerá os Municípios que compõem a Região Metropolitana.

Artigo 14º - São objetivos do FUNDO:

I - financiar e investir em programas e projetos de interesse da área;

II - contribuir com recursos técnicos e financeiros para a melhoria dos serviços públicos municipais;

III - contribuir com recursos técnicos e financeiros para a melhoria da qualidade de vida e para o desenvolvimento sócio-econômico da Região; e

IV - contribuir com recursos técnicos e financeiros para a redução das desigualdades sociais da Região.

Artigo 15º - Constituição recursos do FUNDO:

I - recursos do Estado e dos Municípios a ele destinados por disposição legal;

II - transferências da União, destinadas à execução de planos e programas de interesse comum entre a Região Metropolitana da Baixada Santista e a União;

III - empréstimos nacionais e internacionais e recursos provenientes da ajuda e cooperação internacional e de acordos intergovernamentais;

IV - retorno das operações de crédito contratadas com órgãos e entidades da administração direta e indireta do Estado e dos Municípios e concessionárias de serviços públicos;

V - produto de operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos;

VI - resultado de aplicação de multas cobradas de infratores cuja competência tenha sido delegada ou transferida para a Região Metropolitana da Baixada Santista;

VII - recursos decorrentes do rateio de custos referentes a obras de interesse comum; e

VIII - doações de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais e outros recursos eventuais.

Artigo 16 - Para atender às despesas decorrentes da aplicação desta lei complementar, fica o Poder Executivo autorizado a:

I - abrir créditos especiais at o limite de R\$ 100,00 (cem reais);

II - proceder à incorporação no orçamento vigente, das classificações orçamentárias incluídas pelos créditos autorizados no inciso I, promovendo, se necessário, a abertura de créditos adicionais suplementares.

Parágrafo único - Os valores dos créditos adicionais a que se refere este artigo serão cobertos na forma prevista no § 1º, do artigo 43 da Lei federal nº 4.320, de 17 de março de 1964.

Artigo 17 - Esta lei complementar entrará em vigor na data de sua publicação. Disposições Transitórias

Artigo 1º - Enquanto não especificadas as funções públicas de interesse comum, pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista, prevalecerão as compreendidas nos seguintes campos funcionais:

- a) planejamento e uso do solo;
- b) transporte e sistema viário regional;
- c) habitação;
- d) saneamento básico;
- e) meio ambiente;
- f) desenvolvimento econômico; e
- g) atendimento social.

Artigo 2º - O Conselho de Orientação referido no § 1º do artigo 12º desta lei complementar será constituído em 30 (trinta) dias contados da data de constituição do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista FUNDO, e suas atribuições serão definidas em regulamento dentro de 60 (sessenta) dias, contados da publicação desta lei complementar.

Artigo 3º - O Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista elaborará seu Regimento Interno provisório no prazo máximo de 30 (trinta) dias após sua instalação.

Palácio dos Bandeirantes, 30 de julho de 1996.

MÁRIO COVAS

André Franco Montoro Filho

Secretário de Economia e Planejamento

Robson Marinho

Secretário-Chefe da Casa Civil

Antonio Angarita

Secretário do Governo e Gestão Estratégica

Publicada na Assessoria Técnico-Legislativa, aos 30 de julho de 1996