



**Ordem dos Advogados do Brasil  
Seção de São Paulo**

**Marcos da Costa  
Presidente**

---

---

**COMISSÃO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA  
ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL SEÇÃO SÃO PAULO –  
OAB/SP**

**Luiz Henrique Pereira de Oliveira  
Presidente**

---

---

**CARTILHA DE DIREITO  
PORTUÁRIO**

---

---

**Coordenação**

**Gerson Ramos  
Membro Efetivo**

**Prefacio**

**Oswaldo Agripino  
Membro Consultor**

**Colaboração:**

**Silvia Rajsfeld Fizman  
Secretaria**

**Pedro Henrique Jardim  
Membro Efetivo**

---

---

## ÍNDICE

---

---

- I.    **PREFÁCIO****
- II.   **APRESENTAÇÃO****
- III.   **INTRODUÇÃO AO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO****
- IV.   **REGULAÇÃO PORTUÁRIA****
- V.    **SEP – SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS****
- VI.   **ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS****
- VII.   **O PORTO ORGANIZADO. CLASSIFICAÇÃO DE PORTOS PELA LEI  
12.815/13****
- VIII.   **SISTEMA DE OUTORGAS NO REGIME PORTUÁRIO: CONCESSÃO,  
ARRENDAMENTO E AUTORIZAÇÃO.****
- IX.    **AP – AUTORIDADE PORTUÁRIA E CAP – CONSELHO DA AUTORIDADE  
PORTUÁRIA****
- X.    **OPERADOR PORTUÁRIO****
- XI.   **OGMO – ÓRGÃO GESTOR DA MÃO-DE-OBRA E TPA – TRABALHADOR  
PORTUÁRIO AVULSO****
- XII.   **INFRAÇÕES E PENALIDADES****
- XIII.   **PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA****
- XIV.   **GESTÃO AMBIENTAL DA ÁREA PORTUÁRIA****
- XV.   **ISPS CODE****
- XVI.   **RECINTOS ALFANDEGADOS. PORTO SECO.****

## PREFÁCIO

Oswaldo Agripino de Castro Jr<sup>1</sup>

Honra-me a *Comissão de Direito Marítimo e Portuário da Ordem dos Advogados do Brasil - Seção de São Paulo*, na pessoa do seu competente e idealista Presidente Luiz Henrique P. de Oliveira e do Sub-Coordenador de Portos Gerson Luís L. Ramos para prefaciá-la a *Cartilha de Direito Portuário*, publicada por essa jovem e inovadora *Comissão*.

Trata-se de uma louvável iniciativa no âmbito de uma entidade que representa os advogados como a OAB.

O Direito Portuário brasileiro vem sofrendo grandes transformações, pelo menos no aspecto formal, na busca de acompanhar a demanda por infraestrutura eficaz e sustentável que a economia mundial exige.

Não há, portanto, como tratar da competitividade e da sustentabilidade da nossa matriz de transportes sem priorizar a eficácia das normas que regulam os portos, especialmente quando 95% do nosso comércio exterior é transportado por navios.

Nesse cenário, surge o Direito Portuário, considerada disciplina autônoma que tem como objeto principal regular as atividades que se dão no porto (público e privado) e a partir do porto.

Devo lembrar que, a partir de junho de 2001, com a edição da Lei n. 10.233, a atividade portuária brasileira conta com uma agência reguladora especializada para regular e desenvolver o setor – a Antaq e que em 2008 foi criada a Secretaria Especial de Portos – SEP.

---

<sup>1</sup> Oswaldo Agripino de Castro Jr é Doutor em Direito e Desenvolvimento (CPGD-UFSC) e Pós-Doutor em Regulação da Infraestrutura (*Kennedy School – Harvard University/USA*, Advogado atuante no setor Marítimo, Aduaneiro e Portuário, professor de Direito Regulatório dos Transportes e Portos, e Direito Marítimo do programa de Mestrado e Doutorado da UNIVALE/SC, Mestre em Direito Constitucional pela PUC/RJ, além de autor de diversas obras, dentre as quais “*Direito Portuário, Regulação e Desenvolvimento*” Ed. Fórum: Belo Horizonte, 2010.

Vale mencionar que, desde a primeira edição da obra *Direito Portuário, Regulação e Desenvolvimento*, Editora Forum, em 2010, elaborada à luz da Lei n. 8.630/1993, revogada pela Lei n. 12.815/2013, organizada juntamente com o Professor Dr. Cesar Luiz Pasold, do Programa de Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí ([www.univali.br/ppcj](http://www.univali.br/ppcj)), onde temos um Grupo de Pesquisa voltado para pesquisas que envolvem regulação da infraestrutura, Direito Marítimo e Portuário, temos tentado revigorar o Direito Portuário brasileiro.

Nesse passo, temos sustentado que a eficácia do Direito Portuário depende da sua difusão e discussão entre os operadores do direito, especialmente advogados.

Infelizmente, verificamos, ainda, um enorme hiato entre o mundo da economia (mercado) e a eficácia da regulação portuária, que deve priorizar o interesse público.

O mesmo se verifica no âmbito das instituições, especialmente Poder Judiciário e órgãos de governo e de Estado que regulam os portos. Entre os advogados e magistrados também não é diferente. É urgente, portanto, reduzir essa assimetria de informação.

Assim, a *Comissão de Direito Marítimo e Portuária da OAB/SP* inova nesse cenário, com a edição da *Cartilha de Direito Portuário* que tem como objetivo reduzir a insegurança jurídica nesse relevante setor, por meio da divulgação dos principais aspectos jurídicos dessa pouco difundida disciplina jurídica. Desse modo, contribui para que os interessados possam iniciar as suas pesquisas.

Diante dessa hipótese, à luz da Reforma Portuária criada pelo governo federal, com início em 5.12.2012, por meio da edição da MP n. 595/2012, e à luz da *Teoria do Direito e Desenvolvimento*,<sup>2</sup> aqui considerada como disciplina que tem como o objeto aperfeiçoar o ambiente institucional onde se dá o desenvolvimento, apresenta-se essa *Cartilha*, que contém 14 capítulos.

---

<sup>2</sup> Sobre o tema, bem como apresentação do Direito Comparado aplicado, com maior profundidade, através da análise comparativa de onze elementos determinantes do sistema judicial norte-americano com o sistema judicial brasileiro: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. *Introdução ao Direito e Desenvolvimento: Estudo Comparado para a Reforma do Sistema Judicial*. Prefácio Prof. Dr. Celso Campilongo. Brasília: OAB Editora, 2004, 854 p.

Esses capítulos discorrem sobre aspectos importantes da atividade portuária, como regulação setorial, Secretaria Especial de Portos, Antaq, porto organizado, sistema de outorgas, Autoridade Portuária, Conselho de Autoridade Portuária, operador portuário, Órgão Gestor de Mão-de-obra e Trabalhador Portuário Avulso, infrações e penalidades, Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, gestão ambiental, *ISPS Code* e recinto alfandegado - porto seco.

Considerando-se o importante papel que os portos possuem no desenvolvimento das nações e, por sua vez, da economia mundial, o objetivo da obra apresentada, é apresentar os principais aspectos da regulação dos portos públicos e privados.

Dessa forma, esperamos que essa obra, por meio dessas breves notas, possa contribuir para a difusão do Direito Portuário e incentivar o desenvolvimento do setor, e contribuir para o aumento do comércio exterior e, por sua vez, da inclusão soberana da economia brasileira no comércio internacional.

## II. APRESENTAÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo levar ao conhecimento dos profissionais da área portuária e afins, principalmente aos operadores do direito, uma série de breves conceitos inerentes à atividade portuária, que permeiam a intrincada legislação e regulação do setor portuário.

De forma didática, a Cartilha de Direito Portuário, elaborada pela Comissão de Direito Marítimo e Portuário, leva ao público uma visão ampla sobre o Sistema Portuário Brasileiro, destacando a organização geopolítica dos diversos portos nacionais, sua importância e as influências regionais sobre a movimentação de pessoas e mercadorias.

Destaca-se a política de integração dos portos através da Secretaria Especial de Portos, órgão do Poder Executivo, vinculado diretamente à Presidência da República, possuindo *status* de Ministério, com a implementação do PNLP - Plano Nacional de Logística Portuária, do PDZ – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, o Plano Mestre e o PGO – Plano de Gestão de Outorgas, através da Portaria SEP de nº 03, de 7 de janeiro de 2014.

Ao longo da Cartilha, expõem-se objetivamente os principais conceitos da atividade portuária, porém sem perder o rigor técnico, considerando o advento do novo marco regulatório dos portos e a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, regulamentada pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

O presente trabalho destaca a importância da criação das agências reguladoras, notadamente da ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, em 2001, como elemento fundamental para a implementação da política de desenvolvimento do Estado no setor portuário, as outorgas, fiscalização e controle das atividades desenvolvidas pelos terminais e portos localizados no território nacional.

Além de conceitos como os de Porto Organizado e Terminais de Uso Privativo, trata a cartilha das principais sanções administrativas decorrentes de atos praticados tanto pelas empresas quanto pelos trabalhadores portuários, ensejando em multas e até cassação das outorgas, licenças e registros expedidos.

A Cartilha de Direito Portuário aborda também a normatização do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária decorrente do novo marco regulatório, mostrando alguns detalhes inerentes à atividade de dragagem, que é um dos itens essenciais para manter a profundidade de projeto de um porto, e responsável por mantê-lo operacional e competitivo economicamente.

O presente trabalho trata também de alguns aspectos ligados ao meio-ambiente das áreas portuárias, outro item fundamental para adequar os portos à crescente necessidade global pela sustentabilidade.

Finalmente, aborda-se o tema sobre a segurança e proteção de navios e das áreas e instalações portuárias, resultantes da aplicabilidade do ISPS Code, implementado a nível mundial desde dezembro de 2001, como emenda à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS-74, Cap. XI-2) da qual o Brasil é signatário, além de uma ligeira abordagem sobre os terminais retroportuários, como importante elemento de ligação entre as áreas portuárias marítimas e internas.

---

---

### III. INTRODUÇÃO AO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

---

---

Desde os primórdios do comércio marítimo mundial, o porto serve de acesso e local de atracação das embarcações e navios, por onde passam pessoas e mercadorias, gerando desenvolvimento e circulando riquezas. A maioria das cidades surgiram a partir da instalação de um porto na região, ou se desenvolveram conjuntamente com a atividade portuária. Assim, é fácil entender a importância de um porto, considerando que mais de 90% de toda a movimentação de cargas internacionais escoam pela via marítima.

No Brasil, a história portuária teve início com os primeiros trapiches<sup>3</sup> e *pier*<sup>4</sup> para atracação das embarcações portuguesas, que detinham exclusividade, por se tratar da relação *matriz x colônia*, ou seja, sendo Portugal o país colonizador, o comércio com a

---

<sup>3</sup> TRAPICHE – construção em forma de armazém ou local reservado para estocagem de mercadorias, próximo ao local de embarque e descarga.

<sup>4</sup> PIER – construção em forma de “T” ou “L”, avançando perpendicularmente para a parte mais profunda da margem, feita em madeira e, modernamente, [[em estrutura modular]], cuja finalidade é atracar embarcações e navios em pontos e portos do litoral e rios interiores.

colônia era ato exclusivo e próprio da Matriz, não se permitindo o comércio ou a circulação de embarcações de outras nações nos portos e litoral da colônia.

Após a vinda da Coroa Portuguesa para o Brasil, em 1808, em razão da Guerra na Península Ibérica, elevou-se a ex-colônia à categoria de Reino Unido a Portugal e Algarves, iniciando uma enorme transformação do País. Através do Primeiro Ato Regencial, os portos foram abertos às Nações Amigas de Portugal e Algarves, permitindo-se a navegação de navios e embarcações estrangeiras no litoral brasileiro.

A atividade portuária, após a Independência, e durante o período monárquico e republicano, até meados de 1993, marcou-se por períodos de amplo controle estatal e privado, predominando aquele por décadas. A extrema carência por recursos (investimentos) e necessidade de equipagem e modernização dos portos levou o governo a editar, no ano de 1993, a Lei nº 8.630, a chamada Lei dos Portos, que trouxe diversas inovações, principalmente em relação à criação de novos terminais privados e arrendados, a criação do Operador Portuário, a organização do trabalho portuário pelo OGMO (órgão gestor da mão-de-obra), dentre outras medidas importantes.

Recentemente, foi sancionada a Nova Lei dos Portos, a Lei nº 12.815, de 2013, decorrente da Medida Provisória 595/2012, que, após 20 anos do último marco regulatório (Lei nº 8.630/93), procurou revitalizar e modernizar a realidade portuária brasileira às exigências cada vez maiores do comércio internacional, possibilitando novos investimentos no setor portuário e, conseqüentemente, melhoria da logística nacional na movimentação de pessoas e de mercadorias.

Dotado de uma extensão litorânea aproximada de 8.500 km de vias navegáveis, o Brasil movimentou nos portos nacionais, em 2013, 931 milhões de toneladas de carga bruta, representando um aumento de 2,9 % em relação ao ano anterior (2012). Segundo a SEP<sup>5</sup>, o setor portuário, sozinho, é responsável por mais de 90% das exportações brasileiras. Dessa movimentação, 338 milhões de toneladas (36%) foram realizadas

---

<sup>5</sup> A Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) é responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos. Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando garantir segurança e eficiência ao transporte marítimo de cargas e de passageiros. Vide: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>. Acesso em 20/10/2014.



pelos Portos Organizados e 593 milhões (64%) pelos Terminais de Uso Privado (TUPs).

Dos 34 portos públicos, 16 são delegados a estados ou municípios e 18 são administrados diretamente pelas Companhias Docas, sociedades de economia mista que têm como acionista majoritário o Governo Federal e, portanto, estão diretamente vinculadas à Secretaria de Portos.

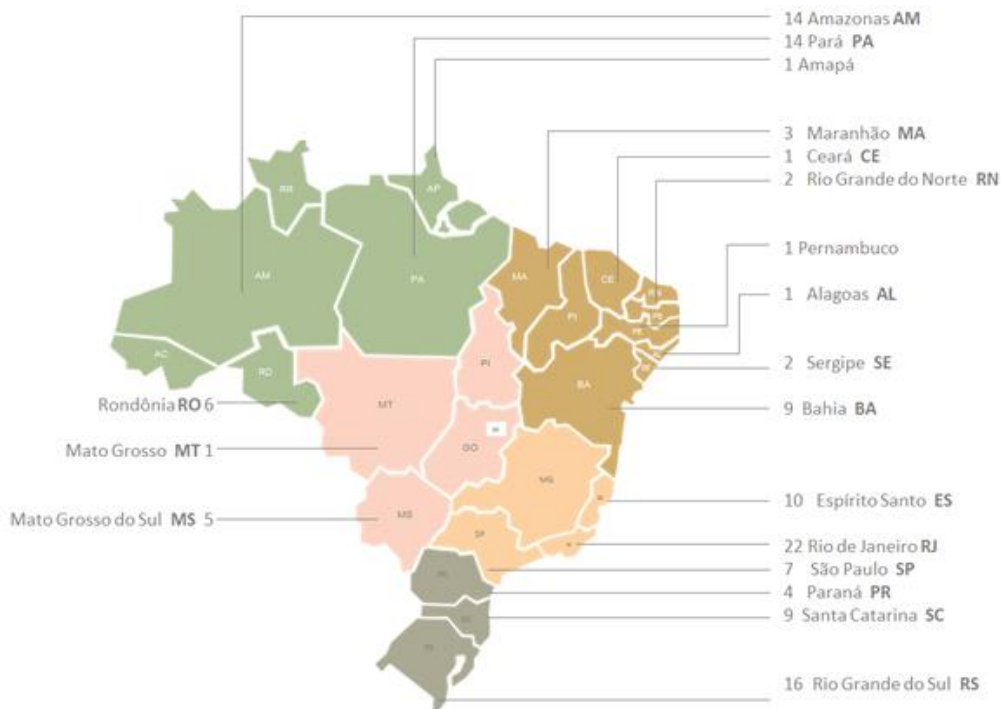
**Portos Organizados** - Ao todo, são sete Companhias Docas, responsáveis pelos seguintes portos:

- 1) **Companhia Docas do Pará (CDP)**: Portos de Belém, Santarém, Vila do Conde, Altamira, Itaituba e Óbidos, além do Terminal Portuário do Outeiro e Terminal de Miramar
- 2) **Companhia Docas do Ceará (CDC)**: Porto de Fortaleza
- 3) **Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern)**: Portos de Natal e Maceió, além do Terminal Salineiro de Areia Branca.
- 4) **Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba)**: Portos de Salvador, Ilhéus e Aratu
- 5) **Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa)**: Portos de Vitória e Barra do Riacho e Capuaba
- 6) **Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)**: Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí
- 7) **Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp)**: Porto de Santos e Porto de Laguna (SC).



(fonte: SEP)

### Terminais de Uso Privado (TUPs)



(fonte: SEP)

---

---

## IV.REGULAÇÃO PORTUÁRIA

---

---

A partir da revogação da Lei nº 8.630/93, a Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/13), regulamentada pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, é o principal marco regulatório vigente que trata das disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e instalações portuárias.

Não obstante, a regulação portuária decorre de dispositivos constitucionais que estabelecem a União como competente para dispor sobre a matéria. Assim, temos os artigos 21, XII, f, e 22, X, da Constituição Federal de 1988 (“CF/88”) que dizem *in verbis*:

Art. 21. Compete à União:

(...)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

(...)

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

(...)

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial.

(...)

Em relação aos princípios gerais da atividade econômica, o Art. 175, da CF/88 instrui que:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Assim, a regulação portuária é decorrente de dispositivos constitucionais que permitem à União ter competência para regular, implementar e fiscalizar a atividade econômica desse ramo de atividade, considerando o fator estratégico da política de Estado sobre a entrada e saída de pessoas, bens e mercadorias pelos diversos portos e terminais localizados ao longo do litoral brasileiro.

O novo marco regulatório portuário brasileiro trouxe algumas alterações à Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966, que trata sobre o intercâmbio comercial com o exterior, notadamente no Art. 29, versando sobre a centralização pela administração pública dos serviços públicos de importação e exportação, em todos os portos organizados, garantindo maior celeridade e mais eficiência das operações de comércio exterior, através da coordenação e racionalização dos serviços.

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou a ANTAQ, e deu outras providências, sofreu alterações no Arts. 13 e 14, decorrente da promulgação da Lei nº 12.815/13, no sentido de regular especificamente e através de legislação específica, quando couber, as outorgas de concessão, permissão e autorização, assim como alterações nos Arts. 20 e 23, em relação às atribuições da ANTAQ.

Ademais, outros dispositivos legais sofreram alterações, tanto na forma quanto no conteúdo, tais como a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, a Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, a Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991; alguns dispositivos da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006 e da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007 também foram objeto de mudanças, conforme redação da Lei nº 12.815/13.

---

---

## **V. SEP - SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS**

---

---

A Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR<sup>6</sup>, criada pela Medida Provisória nº 369 de 07 de maio de 2007, convertida na Lei nº 11.518 de 2007, tem sua Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão aprovada pelo Decreto nº 8.088, de 2 de setembro de 2013.

A SEP/PR tem como área de atuação a formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

Além disso, figuram também como competência da SEP elaborar planos gerais de outorgas, aprovar os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos marítimos, fluviais e lacustres; estabelecer diretrizes para a representação do País nos organismos internacionais e em convenções e fixar compromissos de metas e de desempenho empresarial, promover a modernização, a eficiência, a competitividade e a qualidade das atividades portuárias.

---

<sup>6</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/secretaria-de-portos>.

Recentemente, para fazer frente às necessidades ensejadas pela expansão da economia brasileira, foi editada a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, contendo um conjunto de medidas para incentivar a modernização da infraestrutura e da gestão portuária, a expansão dos investimentos privados no setor, a redução de custos e o aumento da eficiência portuária, além da retomada da capacidade de planejamento portuária, com a reorganização institucional do setor e a integração logística entre modais.

Os objetivos e metas previstos no Plano Plurianual 2012 - 2015<sup>7</sup>, referente ao Programa Transporte Marítimo, visam tornar o sistema portuário marítimo e o transporte aquaviário brasileiro competitivos frente ao mercado internacional e sustentáveis ambientalmente, por meio do aumento da capacidade de movimentação de cargas e passageiros nos portos, da ampliação do transporte de cabotagem, da redução dos custos de movimentação portuária, e da simplificação dos procedimentos administrativos e fiscais de desembaraço de mercadorias.

---

---

## **VI. ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**

---

---

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ<sup>8</sup> é uma entidade que integra a Administração Federal indireta, de regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR. Foi criada pela Lei nº 10.233/2001 e instalada em 17 de fevereiro de 2002.

A ANTAQ tem por finalidade implementar as políticas formuladas pela Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR, pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, e pelo Ministério dos Transportes, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na legislação. É responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

---

<sup>7</sup> Acessível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/acoes-e-programas-1/pcpr2011.pdf>.

<sup>8</sup> Acessível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Institucional.asp>

A Agência dedica-se a tornar mais econômica e segura a movimentação de pessoas e bens pelas vias aquaviárias brasileiras, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas. Arbitra conflitos de interesses para impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica, e harmoniza os interesses dos usuários com os das empresas e entidades do setor, sempre preservando o interesse público.

Constituem esfera de atuação da ANTAQ a navegação fluvial, lacustre e de travessia, a navegação de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas, os terminais de uso privado (TUP), as estações de transbordo de carga (ETC), as instalações portuárias públicas de pequeno porte (IPP) e as instalações portuárias de turismo (IPT).

Com o advento da Lei nº 12.815, de 05/06/2013, regulamentada pelo Decreto nº 8.033, de 27/06/2013, o marco regulatório do setor portuário foi aprimorado, conferindo maior segurança jurídica, promovendo maior competição e redefinindo as competências institucionais da ANTAQ.

A ANTAQ processa, julga e publica os processos administrativos das matérias de mérito sob sua competência, estabelecendo prazos e proporcionando aos usuários e prestadores de serviços o mesmo direito ao devido processo legal, contraditório e ampla defesa, na esfera administrativa.

Pela Lei 12.815/13, os recursos hierárquicos impróprios devem ser endereçados à SEP, e não mais ao Ministério dos Transportes (como dispunha a Lei nº 8.630/93, que se encontra revogada).

---

---

## VII. O PORTO ORGANIZADO. CLASSIFICAÇÃO DE PORTOS PELA LEI 12.815/13

---

---

O conceito de Porto Organizado surgiu na revogada Lei dos Portos (Lei nº 8.630/93), porém manteve-se no escopo da Nova Lei dos Portos (Lei 12.815/13), no Art. 2º, I, que diz: *“porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária”*.

Segundo Santos Neto<sup>9</sup>, *“a área do porto organizado é considerada o complexo que envolve desde as instalações portuárias, ou seja, os ancoradouros, docas, pontes, cais, píeres de atracação e acostagem, armazéns, terrenos, edificações e vias de circulação interna, até a infraestrutura de proteção e acesso ao porto aquaviário, como as guias-correntes, quebra-mares, eclusas, bacias de evolução, canais e áreas de fundeio, todas elas mantidas pela administração portuária”*.

Conforme o Artigo 2º da lei basilar, denomina-se Instalação Portuária toda instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

Assim, em decorrência do dispositivo legal, denomina-se Terminal de Uso Privado (TUP) a instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado.

A Estação de Transbordo de Cargas (ETC) trata-se de uma instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem.

---

<sup>9</sup> SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos. Curitiba: Juruá, 2009, p.73.



A Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte é uma instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior.

Finalmente, a Instalação Portuária de Turismo é uma instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo.

---

---

## VIII. SISTEMA DE OUTORGAS NO REGIME PORTUÁRIO: CONCESSÃO, ARRENDAMENTO E AUTORIZAÇÃO

---

---

A União, no uso de suas atribuições legais e de competência constitucional, com fulcro no Art. 21, XII, f e Art. 175, I, ambos da Constituição Federal de 1988, delega poderes para que empresas públicas ou privadas possam, mediante contratos solenes de concessão, arrendamento ou autorização, explorar comercialmente os portos e terminais no Brasil.

A Lei nº 12.815/13, em seu Art. 2º, conceitua os termos conforme segue:

IX - **concessão**: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - **delegação**: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

XI - **arrendamento**: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - **autorização**: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do

porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão

A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados por meio da celebração de contrato, sempre precedido de processo licitatório, em conformidade com o previsto em lei e seus regulamentos. A ANTAQ será o órgão administrativo responsável que elaborará os editais e todo o processo. Os prazos de duração dos contratos duram em média 25 anos, podendo ser renovados apenas uma vez, por igual período, desde que cumpridas certas exigências e seja de interesse do Estado dar continuidade ao arrendatário da instalação portuária.

Em relação aos TUPs, o período da autorização poderá se prolongar indefinidamente, desde que manifestada vontade pela parte autorizada. Segundo a nova lei, os terminais privados podem movimentar qualquer tipo de carga, independente de terem ou não carga própria<sup>10</sup>.

---

---

## **IX. AP – AUTORIDADE PORTUÁRIA E CAP – CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA**

---

---

O novo marco regulatório trata, no Capítulo IV, Seção I, sobre as competências administrativas do porto organizado, asseverando que a administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária.

Assim, no Art. 17, I, da Lei nº 12.815/13, define-se como Autoridade Portuária a administração do porto organizado, cujas principais atribuições são, dentre outras: cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão; assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação; pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente; arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades; fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação,

melhoramento e conservação das instalações portuárias; fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente; promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto; autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto.

O CAP – Conselho da Administração Portuária, de acordo com a nova lei, é um órgão consultivo da Autoridade Portuária, sem poder decisório ou deliberativo, composto por representantes do poder concedente, das autoridades públicas, das empresas e usuários do porto, além dos trabalhadores. A composição é de 50% de representantes do poder público, 25% de representantes da classe empresarial e de 25% de representantes da classe trabalhadora. Suas atribuições são definidas por ato regulatório de cada porto organizado, decorrente do Art. 20, § 1º, da Lei nº 12.815/13, podendo homologar novos serviços, preços e tarifas, propostas pela Autoridade Portuária, após aprovação da ANTAQ.

---

---

## **X. OPERADOR PORTUÁRIO**

---

---

O Operador Portuário é a pessoa jurídica de direito público ou privado responsável por toda a coordenação da operação de manuseio de carga e descarga das embarcações e navios no porto organizado, tendo que requisitar, na forma da lei, a mão-de-obra exclusivamente ao OGMO – órgão gestor de mão-de-obra, o qual detém o cadastro, registro e controle de todos os trabalhadores portuários avulsos.

O Art. 25 da Lei nº 12.815/13 trata das questões relativas ao cadastramento e registro do Operador Portuário, pela autoridade Portuária, atendendo a determinados quesitos técnicos e capacidade financeira.

As atribuições e responsabilidades estão elencadas no Art. 26 e seguintes, do novo marco regulatório dos portos, das quais se destacam que o Operador Portuário responderá perante a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja

titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda; ao proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas, ao armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte, ao trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos, ao órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas, aos órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso, e perante a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Além das responsabilidades acima, está sujeito às normas emitidas pela ANTAQ para os Operadores Portuários.

Existem casos em que se pode dispensar o emprego do Operador Portuário, tais como: a manipulação cargas e utilização de métodos que sejam automatizados, não requerendo a presença de trabalhadores portuários ou que possam ser realizados pela tripulação, na manipulação de gêneros de pequena espécie, como pescados e lavouras que abastecem os mercados municipais, na navegação interior e fluvial, no transporte de mercadorias líquidas a granel, nas operações e abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes, na movimentação de peças sobressalentes, materiais de consumo e víveres das embarcações, dentre outros.

---

---

## **XI. OGMO – ÓRGÃO GESTOR DA MÃO DE OBRA E TPA – TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO**

---

---

No capítulo VI, da Seção referente ao Trabalhador Portuário, a Lei nº 12.815/13 trouxe o arcabouço dos dispositivos legais da lei revogada (Lei nº 8.630/93), com algumas alterações. O órgão gestor de mão-de-obra, ou ÓGMO, como é chamado, está regulado pelo Art. 32 e seguintes, da lei dos portos vigente, sendo determinado que compete aos operadores portuários constituírem, em cada porto organizado, um órgão gestor de mão-de-obra, o qual compete administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador

portuário e do trabalhador portuário avulso, manter com exclusividade o cadastro<sup>11</sup> do trabalhador portuário e o registro<sup>12</sup> do trabalhador portuário avulso, treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro, selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso, estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso, expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário e arrecadar e repassar, aos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Compete também ao OGMO 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 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou c) cancelamento do registro.

Importante destacar que o OGMO responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

Em caso de processo administrativo-disciplinar, deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios. Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais, a qual será soberana em seu julgamento e a decisão, através de laudo arbitral, servirá de título executivo extrajudicial<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> CADASTRO – trabalhadores portuários avulsos que possuem pouco tempo de ofício, após aprovação em concurso público, cuja tarefa não exija elevado grau de complexidade e de risco.

<sup>12</sup> REGISTRO – trabalhadores portuários avulsos mais antigos e dotados de maior grau de especialização e eficiência, requisitados para trabalhos mais complexos de estivagem. O número de registros se dá de acordo com a quantidade de TPAs na ativa e na demanda por serviços especializados.

<sup>13</sup> Art. 37, § 2º e 3º, da Lei nº 12.815/13.

Em termos de prescrição<sup>14</sup>, as ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

---

---

## **XII. INFRAÇÕES E PENALIDADES**

---

---

O capítulo VIII da Lei nº 12.815/13 trata das Infrações e Penalidades, tema importante no segmento portuário, pois uma punição aplicada pelo ente público pode significar desde a aplicação de uma simples advertência, multa ou até mesmo o cancelamento do negócio jurídico. No caso do trabalhador portuário, ainda, pode ser cassado o seu registro ou cadastro, impedindo-o de exercer sua profissão.

Não obstante, o Art. 46 e seguintes versam que ocorre infração a toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe na realização de operações portuárias com infringência ao disposto na Lei nº 12.815/13, ou com a inobservância dos regulamentos do porto.

A recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário é motivo para ocorrer uma infração, bem como a utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta: I - advertência; II - multa; III - proibição de ingresso na área do porto por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; ou V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

---

<sup>14</sup> Art. 37, § 4º, da Lei nº 12.815/13.

Sem prejuízo do disposto pela Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações elencadas no Art. 46, da Nova Lei dos Portos, as penalidades estabelecidas na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou a Agência Reguladora ANTAQ, separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta. Assim, tem-se que a Agência tem competência para reprimir<sup>15</sup> fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica.

---

---

### **XIII. PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA**

---

---

O Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária foi inserido como norma positiva no escopo da Lei nº 12.815/13, no capítulo VIII, e representou um avanço no marco regulatório, considerando a segurança jurídica almejada. A partir do Art. 53 e seguintes, nota-se que a lei prevê uma coordenação entre o Ministério dos Transportes e a Secretaria Especial de Portos, em suas respectivas áreas de atuação, beneficiando o programa de dragagem.

O conceito de dragagem é a obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais.

Tem-se que o Programa abrange, dentre outras atividades, as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito. Além disso, o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários, o monitoramento ambiental e o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

---

<sup>15</sup> Art. 12, VII, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Nesse novo marco regulatório, adotou-se a dragagem por resultado, que consiste na contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

Não obstante o projeto e profundidade contratada, a empresa de dragagem deverá prestar garantias contratuais sobre o resultado a ser alcançado, havendo a possibilidade do mesmo serviço ser contratado por mais de um porto.

---

---

#### **XIV. GESTÃO AMBIENTAL DA ÁREA PORTUÁRIA**

---

---

A gestão ambiental da área portuária tem sido alvo de grandes questionamentos sobre um melhor monitoramento e adequação às leis e normas ambientais. Por se tratar de atividade de risco e poluidora por natureza, onde circulam navios, embarcações, equipamentos de grande porte como empilhadeiras, caminhões e outros tipos de equipamentos móveis ou não, os atores envolvidos estão em constante movimento, estudando e implementando as melhores ações mitigadoras do impacto ambiental.

A par da legislação ambiental regida pelas Leis e dispositivos legais: Lei 7.347/85, Lei 7.802/89, Lei 6.902/81, 9.605/98, Lei 7.805/89, Lei 7.661/88, Lei 6.938/81 (Art. 10º), Lei 9.433/97 e Lei 6.803/80, Lei 9.966/2000, pode-se destacar o Art. 53, § 1º, III, a Lei 12.815/13, que prevê o monitoramento ambiental das operações de dragagem.

O Licenciamento Ambiental para o setor portuário costuma abarcar competências concorrenciais entre União, Estados e Municípios, sendo certo que isso acarreta, via de regra, em demora e morosidade na obtenção das licenças. Porém, o Artigo 24, VI, VII e VIII, da CF/88, garante uma capacidade para legislar concorrentemente, em se tratando de meio-ambiente.

Em relação à minoração do impacto ambiental, vale ressaltar que, seja qual for o órgão licenciador, a Lei das Licitações exige que do Projeto Básico, sem o qual nenhuma obra



pode ser licitada, seja precedido de estudos básicos que assegurem adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento. Assim, é necessário que estudos de avaliação do impacto ambiental do empreendimento precedam à elaboração do Projeto Básico. Estes estudos serão suficientes tanto para avaliar a significância do impacto gerado, como para indicar o envolvimento de interesse nacional que justifique o licenciamento em âmbito federal.

Algumas instalações portuárias e terminais de uso privados adotam a Norma ISO 14.001, que versa sobre sistemas de controle ambiental, devidamente inspecionados e certificados por órgãos governamentais e entidades certificadoras, garantindo excelência na prestação dos serviços portuários aliados ao controle ambiental.

Uma inovação trazida pela ANTAQ foi o IDA (Índice de Desempenho Ambiental), que avalia, por meio de indicadores, a eficiência e a qualidade da gestão ambiental portuária.

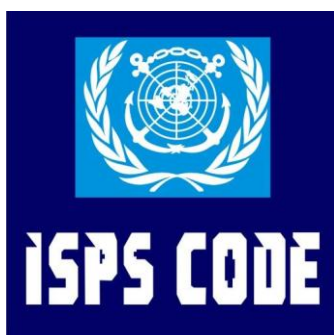
---

---

## XV. ISPS CODE

---

---



O ISPS Code<sup>16</sup> (Código Internacional dos Navios e Instalações Portuárias, ou *International Ship and Port Facility Code*) é um conjunto amplo de medidas para aumentar a segurança de navios e instalações portuárias, desenvolvido em resposta às ameaças percebidas aos navios e instalações portuárias, como armazenagem e logística, após os ataques de 11 de setembro nos Estados Unidos. O Código ISPS é implementado pela *International Maritime Organization* (IMO, ou Organização Marítima Internacional), através do capítulo XI-2, “*Medidas especiais para reforçar a segurança*

---

<sup>16</sup> Acesso em: <http://www.manutencaoesuprimentos.com.br/conteudo/5031-o-que-e-isps-code>.

*marítima*” na Convenção Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar (SOLAS), em 1974. O Código tem duas partes: uma obrigatória e outra, recomendada.

Em essência, o Código adota a abordagem de que garantir a segurança dos navios e instalações portuárias é uma atividade de gestão de risco e que, para determinar quais as medidas de segurança são adequadas, uma avaliação dos riscos deve ser feita em cada caso particular. O objetivo do Código é estabelecer um quadro padronizado e consistente para a avaliação de risco nos navios, permitindo aos governos identificar ameaças e a vulnerabilidade de navios e instalações portuárias, através da determinação de níveis de segurança adequados e medidas de segurança correspondentes.

O Brasil, segundo a Secretaria de Portos, faz parte da convenção SOLAS desde 1980 e, portanto, assumiu o compromisso de implantar o ISPS Code. As regras entraram em vigor em território nacional em julho de 2004. Entre as medidas adotadas nos portos brasileiros, como o Porto de Santos, podemos destacar as seguintes: maior controle de entrada e saída de pessoas e veículos nas instalações portuárias, delimitação do perímetro do porto, instalação de sistema de vigilância dos limites do perímetro do porto e do cais e necessidade de cadastramento das pessoas e veículos que entram na instalação portuária.

No Brasil, a certificação dos navios é realizada pela Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) e a das instalações portuárias pela Comissão Nacional de Segurança Pública de Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), da qual participam os Ministérios da Justiça, Defesa (Marinha do Brasil), Fazenda, Relações Exteriores e Transportes.

Para que uma instalação possa ser certificada, o código estabelece que deva ser efetuada uma "*avaliação de risco*", submetida à Comissão Estadual de Segurança Pública dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS). Após a sua aprovação é elaborado um Plano de Segurança, que também é submetido à CESPORTOS para aprovação. Uma vez colocadas em prática às ações do Plano, a CESPORTOS, (eventualmente com participação da CONPORTOS), realiza inspeção. Se a segurança do porto for aceitável, é emitida a Declaração de Cumprimento. Após a Declaração, a

instalação é incluída no sitio da IMO como certificada, o que dá a divulgação internacional da sua nova situação.

---

---

## XVI. RECINTOS ALFANDEGÁRIOS. PORTO SECO

---

---

Os **Recintos Alfandegados**, localizados na zona primária ou secundária, são áreas específicas, dotadas ou não de armazéns, capazes de armazenar, movimentar e realizar despacho aduaneiro das cargas provenientes da importação ou destinadas para exportação, mediante controle aduaneiro, devidamente licenciadas pela Autoridade Alfandegária. Podem ser objeto de movimentação nos recintos alfandegados as mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, a bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados e remessas postais internacionais. Poderão ainda ser alfandegados, em zona primária, recintos destinados à instalação de lojas francas.

**Porto Seco** são recintos alfandegados de uso público nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro. Os portos secos não poderão ser instalados na zona primária de portos e aeroportos alfandegados.

Os portos secos poderão ser autorizados a operar com carga de importação, de exportação ou ambas, tendo em vista as necessidades e condições locais. As operações de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, bem como a prestação de serviços conexos, em porto seco, sujeitam-se ao regime de concessão ou de permissão (Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, art. 1º, inciso VI).

A execução das operações e a prestação dos serviços mencionados no parágrafo anterior, serão efetivadas mediante o regime de permissão, salvo quando os serviços devam ser prestados em porto seco instalado em imóvel pertencente à União, caso em que será adotado o regime de concessão precedida da execução de obra pública.

O Decreto nº 6.759/2009<sup>17</sup>, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, também conhecido como Regulamento Aduaneiro, é o dispositivo legal que rege a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Os artigos 9º ao 12º tratam dos Recintos Alfandegados e Porto Seco.

---

---

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

---

---

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Institucional.asp>> Acesso em 20/10/2014.

BRASIL. SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS. Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/secretaria-de-portos>> Acesso em 21/10/2014.

CASTRO JR, Osvaldo Agripino de. Direito Portuário, Regulação e Desenvolvimento. Belo Horizonte: Forum, 2010.

CAPRARO, Milene Correa Zerek. Introdução ao Trabalho Portuário, Marítimo e do Petróleo. Curitiba/PR: Insign, 2014.

ISPS CODE. Disponível em <<http://www.manutencaoesuprimentos.com.br/conteudo/5031-o-que-e-isps-code>> Acesso em 21/10/2014

REGULAMENTO ADUANEIRO: Decreto 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Disponível em <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/decretos/2009/dec6759.htm>> Acesso em 22/10/2014.

SANTOS NETO, Arnaldo Bastos. O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos. Curitiba: Juruá, 2009.

---

<sup>17</sup> REGULAMENTO ADUANEIRO: Decreto 6.759, de 5 de fevereiro de 2009.