

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

FACULDADE DE TECNOLOGIA

DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL

**PARTICULARIDADES DO INSTITUTO DA PRORROGAÇÃO ANTECIPADA
DE CONTRATOS DE ARRENDAMENTO PORTUÁRIO NO NOVO MARCO
REGULATÓRIO FACE À TEORIA DA CAPTURA**

MARCUS NYLANDER SOUZA OLIVEIRA

ORIENTADORA: ANA CLAUDIA FARRANHA SANTANA

BRASÍLIA/DF: JULHO/2016

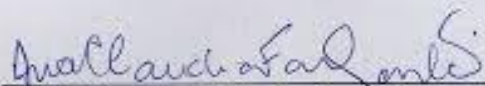
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL

PARTICULARIDADES DO INSTITUTO DA PRORROGAÇÃO ANTECIPADA
DE CONTRATOS DE ARRENDAMENTO PORTUÁRIO NO NOVO MARCO
REGULATÓRIO FACE À TEORIA DA CAPTURA

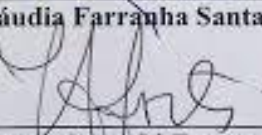
MARCUS NYLANDER SOUZA OLIVEIRA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO SUBMETIDA AO PROGRAMA DE PÓS-
GRADUAÇÃO EM TRANSPORTES DO DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA
CIVIL E AMBIENTAL DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA.

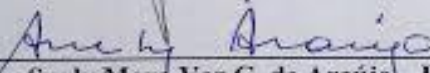
APROVADO POR:



Profa. Dra. Ana Cláudia Farranha Santana – PPGT/UnB
(ORIENTADORA)



Prof. Dr. José Augusto Abreu Sá Fortes – PPGT/UnB
(EXAMINADOR 1)



Profa. Dra. Suely Mara Vaz G. de Araújo – ICP/UnB
(EXAMINADOR 2)

BRASÍLIA/DF - 01 DE JULHO DE 2016

OLIVEIRA, MARCUS NYLANDER SOUZA

Particularidades do instituto da prorrogação antecipada de contratos de arrendamento portuário no novo marco regulatório face à teoria da captura [Distrito Federal] TDM 018/2016

xiii, 122p., 210 x 297 mm (ENC/FT/UnB, Mestre, Transportes, 2016).

Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia.

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

1.Setor Portuário

2.Prorrogação antecipada de contratos

3.Regulção

4.Lei 12.815/2013

I. ENC/FT/UnB

II. Título (série)

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

OLIVEIRA, MARCUS N. S. Particularidades do instituto da prorrogação antecipada de contratos de arrendamento portuário no novo marco regulatório face à teoria da captura, Publicação T.DM-007/2016, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 122p.

CESSÃO DE DIREITOS

AUTOR: MARCUS NYLANDER SOUZA OLIVEIRA

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: Particularidades do instituto da prorrogação antecipada de contratos de arrendamento portuário no novo marco regulatório face à teoria da captura **GRAU:** Mestre **ANO:** 2016

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta dissertação de mestrado e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos.

O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte dessa dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem autorização por escrito do autor.

Marcus Nylander Souza Oliveira

Av. Parque - Qd 301 Conj 8 Lt 5.7 Apto 403 – Aguas Claras

71.901.080 Brasília – DF – Brasil.

DEDICATÓRIA

A memória de minha mãe, Maria da Luz Souza Oliveira, minha maior incentivadora pela busca do conhecimento, pela realização de sonhos e pela vibração nas vitórias. Sinto que sua alma vibra com essa conquista!

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a DEUS, pela vida e a possibilidade de empreender esse caminho evolutivo, por propiciar tantas oportunidades de estudos.

A minha família, pelo apoio incondicional: ao meu PAI, pela promoção do estudo, à GEANE, companheira amorosa e incentivadora, pela compreensão nos momentos ausentes. Às minhas irmãs, ALINE e HELEN que, mesmo estando a alguns quilômetros de distância, se mantiveram incansáveis em suas manifestações de apoio e carinho. À minha sogra, Zenilda, aos Tios e as Tias, que sempre rezam por mim.

A minha orientadora, Profa ANA CLÁUDIA FARRANHA um agradecimento carinhoso por todos os momentos de paciência, compreensão e competência.

AOS AMIGOS de Mestrado que compartilharam comigo esses momentos de aprendizado, especialmente os colegas de trabalho do Ceftru-UnB.

Aos colegas do SEST SENAT pela vivência de ações dedicadas aos trabalhadores do transporte.

Aos amigos e incentivadores, ERIKA KNEIB e MIGUEL FERNANDES que se fizeram presentes nas palavras de encorajamento e direção de estudos.

AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TRANSPORTES DA UNB, pelos momentos partilhados, sem esmorecimento e a todos os professores que fizeram parte desse caminhar.

Enfim, a todos aqueles que de uma maneira ou de outra contribuíram para que este percurso pudesse ser concluído e, por derradeiro, ao meu filhote, PEDRO NYLANDER, para que quando ler este documento espelhe-se no pai, para avançar na busca do conhecimento, na certeza que somente a educação proporciona dias melhores ao cidadão.

Os pesquisadores costumam encontrar três grandes obstáculos quando partem para a análise dos dados recolhidos no campo(...) O primeiro deles(...)ilusão da transparência(...) O segundo(...)sucumbir à magia dos métodos e das técnicas(...) O terceiro(...)é a dificuldade de se juntarem teorias e conceitos muito abstratos com os dados recolhidos no campo. (Minayo)

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
1.1 TEMA.....	2
1.2 PROBLEMA	2
1.3 HIPÓTESE	5
1.4 JUSTIFICATIVA	6
1.5 OBJETIVOS.....	6
1.6 OBJETIVO GERAL.....	6
1.7 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	7
1.8 METODOLOGIA.	7
2. MODULAÇÃO REGULATÓRIA DO SETOR PORTUÁRIO	9
2.1 O NOVO MARCO REGULATÓRIO PORTUÁRIO.....	10
2.2 O EXTRAORDINÁRIO ARTIGO 57 DA LEI 12.815/2013	15
2.3 LIMITES DISCRICIONÁRIOS	16
2.4 A PAPEL DA ANTAQ E A NATUREZA DA PRORROGAÇÃO ANTECIPADA.....	18
2.5 JUSTIFICATIVA PARA IMEDIATA PRORROGAÇÃO DO CONTRATO	21
2.6 A PORTARIA SEP 349/2014O ACÓRDÃO 2200/2015 DO TCU.....	23
2.7 FLUXOGRAMA E COMPETÊNCIAS DEFINIDAS PELA PORTARIA 349/2014.....	28
3. APLICAÇÃO DA CIÊNCIA: TEORIA DA CAPTURA	31
3.1 O PAPEL DAS AGÊNCIAS REGULADORAS NO BRASIL	32
3.2 A TEORIA DA CAPTURA	36
4. ESTUDOS DE CASO: DISPOSITIVO TEÓRICO ESPECÍFICO	38
4.1 ANÁLISE DOS DISCURSOS E CONTEÚDOS	38
4.2 TÉCNICAS DE ANÁLISE DE CONTEÚDOS	41
4.3 METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE	42
4.4 A CONSTRUÇÃO E DESCONSTRUÇÃO DE DISCURSOS.....	43
4.5 DE VOLTA AO TEMPO: A EMENDA TIO PATINHAS	46
4.6 EMENDAS IDÊNTICAS	52
4.7 MP DOS PORTOS É CITADA NA LAVA JATO.....	58
5. CONCLUSÃO	61
6. REFERÊNCIAS	64
7. ANEXOS	66

LISTAS

Diagrama 1.....	9
Diagrama 2.....	10
Tabela 1.....	24
Tabela 2.....	25
Diagrama 3.....	30
Tabela 3.....	43
Figura 1.....	50
Tabela 4	52
Figura 2.....	53
Figura 3.....	54
Figura 4.....	55

RESUMO

O propósito deste trabalho é esclarecer os aspectos e inovações da nova legislação portuária, fazendo um balanço de fatores que intervêm no processo de regulação. O objetivo é investigar em que medida as inovações se adequam à estrutura portuária para um melhor funcionamento dos portos. Adotou-se como método de abordagem o indutivo, apoiado em um conjunto de dados, tentando com isso descobrir e confirmar a hipótese de regulação aplicada à parâmetros de desempenho, conforme prescreve o novo marco portuário, analisando também a legislação em seu contexto moral. A nova Lei dos Portos traz perspectivas de crescimento para economia, embora seu impacto exato ainda seja incerto, uma vez que aos entraves para o desenvolvimento, é atribuído, preponderantemente, os altos custos e a pouca eficiência nas operações. O problema investigado é a possibilidade da captura dos contratos. Trata-se de colaboração ao Setor Portuário, não só pela visão regulatória como também acadêmica, auxiliando na pesquisa e com estudos relacionados ao tema. Torna-se relevante, metodologicamente, conceituar os principais termos utilizados na análise do reequilíbrio e na prorrogação antecipada de contratos portuários, retomando as proposições normativas do novo marco regulatório portuário, sob enfoque, que leva em consideração a eficiência alertando, ainda, acerca dos possíveis efeitos negativos, inclusive quanto à captura do ente regulador.

Palavras-chave – Nova Lei de Portos, Setor Portuário, Regulação, Desenvolvimento Econômico, Reequilíbrio, Prorrogação Antecipada.

ABSTRACT

The purpose of this paper is clarifying the issues and innovations of the new port legislation taking into account the factors involved in the regulatory process. The purpose is to investigate the extent to which innovations fit the port structure for a better functioning of ports. The inductive method of approach was adopted, being supported by a set of data in order to try to discover and confirm the hypothesis of regulation applied to performance parameters, as prescribed in the new port mark, also considering legislation in its moral context. The new Port Law sheds light on prospects of economic growth, although its exact impact is still uncertain, since the barriers to development are mainly attributed to the high cost and low efficiency in operations. The problem investigated is the possibility of capturing contracts. It aims at collaborating with the Port Sector, not only through a collaborator point of view, but also as an academic view assisted by studies related to the topic. Its importance lies, methodologically, on conceptualizing the key terms used in the equilibrium analysis and on the early extension of port contracts, emphasizing the normative propositions of the new port regulatory framework that takes into account efficiency and also the possible negative effects, including the regulatory capture.

Keywords – New Ports Act, Port Sector , Regulation, Economic Development , Re-equilibrium , Early Extension.

1. INTRODUÇÃO

A Lei Federal nº 12.815 de 05 de junho de 2013, regulamentada pelo Decreto nº 8.033/13 define o novo marco regulatório para os portos brasileiros. Esse marco é de extrema importância, uma vez que o país é a 9ª economia do mundo e movimenta 94% do seu comércio exterior através dos portos. Essa realidade econômica, assume viés estritamente jurídico. Com o advento do novo marco regulatório, espera-se que novos investimentos sejam aportados nos portos brasileiros, tendo em vista que espera-se que estes tenham melhor desempenho alavancando a economia brasileira.

Causa dúvida a forma descrita de atuação discricionária nos procedimentos de prorrogação de contratos portuários. Uma análise crítica da Lei nº.12.815/2013 não indica com clareza a metodologia e os parâmetros de regulação administrativa adotados nas fases de análise dos pedidos de prorrogação. O novo marco regulatório portuário estabelece diretrizes cujo objetivo principal é aumentar a competitividade dos portos, através de investimentos privados. Com efeito, busca-se modernizar e otimizar a infraestrutura portuária existente, com fulcro nas ferramentas apresentadas pelo modelo regulatório portuário. Por tratar-se de legislação recente e considerando a imprecisão da ação discricionária deste marco regulatório, torna-se imperativo trata-lo como objeto de pesquisa científica.

Neste contexto, esse trabalho aprofundará a análise jurídica buscando compreender institutos de direito no setor portuário, com intuito de verificar as competências regulatórias e extrair informações dos dispositivos legais que regulamentam o instituto da prorrogação antecipada dos contratos, previsto no art. 57 da Lei Federal nº 12.815/13, fazendo parametrização acerca da possibilidade de captura do agente regulador, tendo em vista as peculiaridades do instituto. Atualmente, o quadro normativo estabelecido pelo novo marco regulatório estabelece um modelo centralizador do planejamento. A doutrina utilize a expressão captura para indicar a agregação de interesses particulares aos procedimentos públicos exercidos pelas agências reguladoras. Em síntese a teoria da captura exhibe o fenômeno que ocorre quando o regulado se valendo do seu poder econômico, passa a interferir regulação, determinando o comportamento administrativo que deve ser adotado pelo agente regulador.

Existem, hoje, no país, 174 instalações portuárias privadas, das quais 49 foram autorizadas nos últimos dois anos. Além disso, há outros 64 requerimentos para outorga de autorização de novos terminais estão em análise na ANTAQ.

Também estão em andamento 49 processos de renovação contratual de arrendamentos, dos quais 25 referem-se a prorrogações antecipadas, totalizando R\$ 10 bilhões em investimentos, sendo que o processo administrativo adotado para estes, é o objeto de estudo deste trabalho.

O processo legislativo da Lei 12.815/2013 é um exemplo da ação de forças políticas e econômicas, que caminham paralelamente. Esse caminho é, na verdade, um retrocesso frente aos modelos de regulação.

Um novo marco legal, em tese, deve realçar a evolução social pela consolidação das aspirações, privilegiando, em grande medida, o interesse público. No entanto, deficiências do processo democrático foram em determinadas ocasiões mais proeminente a captura do Estado pelos interesses privados.

Uma demonstração dessa força é a análise dos reequilíbrios de contratos com pedido de antecipação da prorrogação que podem possibilitar a captura do contrato. Essa questão será tratada à luz da teoria da captura, posto o envolvimento dos arrendatários na renovação dos contratos, através do instituto da prorrogação antecipada. O envolvimento ocorre quando estes trazem ao processo o estudo de viabilidade técnica e econômica, no qual se apoiam para discutir as necessidades do porto bem como alavancar o sistema arrendado. No estudo são apresentadas soluções para o desenvolvimento e expansão da zona portuária. Cabe registrar que essa participação no procedimento administrativo é consensual, de acordo com o novo marco legal.

Ao que tudo indica, desde que os contratos, ainda vigentes, tenham cláusula expressa de prorrogação, esta será realizada caso haja aprovação de investimentos não previstos no contrato original, uma vez que não pode prescindir da realização de novos investimentos, além de outros requisitos.

Para fins de verificação da admissibilidade da prorrogação antecipada, deve-se considerar apenas futuros e efetivos investimentos. Logo, é importante lembrar que alguns dos arrendatários estão no domínio contratual da área do porto, em alguns casos, desde meados da década de 90. Por consequência, o plano de investimentos, proposto

pelos arrendatários, firma-se em obrigações de resultado no contrato a serem fiscalizados posteriormente. Entrementes, se ainda há longo prazo, anterior ao vencimento do contrato, não deveria estar movimentando carga igual ou superior ao previsto, com fulcro na eficácia do negócio? Em alguns casos, a projeção final da prorrogação aproxima-se do ano 2040 e, nessa esteira não estariam os institutos ora aplicados sendo instrumentos de captura de negócios? Vale lembrar que reequilíbrio e prorrogação antecipada são institutos diferentes e que devem ser analisados individualmente.

Nesse aspecto, o trabalho apresentará definições conceituais acerca do tema e comentários relacionados ao novo modelo regulatório no qual a Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ tem se apoiado, enfatizando a possibilidade de captura dos contratos de arrendamento portuário.

1.1 Tema

Trata-se de colaboração ao Setor Portuário, não só pela visão regulatória como também acadêmica, auxiliando na pesquisa e com estudos relacionados ao objeto da análise. O tema insere-se na seara do Setor Portuário e no Direito Regulatório. Com efeito, busca-se analisar a captura por contaminação de interesses, que se dá quando o ente regulador assume valores e interesses particulares como se fosse interesse público.

1.2 Problema de pesquisa

O artigo 57 da Lei 12.815/2013 condiciona a adoção da prorrogação antecipada em contratos de arrendamento vigentes ao juízo de conveniência e oportunidade do gestor, condição esta que, por natureza, não assume viés estritamente subjacente. Mesmo sendo a Lei 12.815/2013 um marco legal, infraconstitucional, essa previsão afasta o processo licitatório, para possibilitar a prorrogação do prazo contratual. O próprio Poder Concedente tomou a iniciativa de delimitar essa discricionariedade por meio de Notas Técnicas, que são exposições de motivos que embasam a regulamentação da matéria. A dúvida reside no formato de aplicação da prorrogação que, em tese, pode engessar o

procedimento, colocando-o sob suspeição, posto ser realizado em formato nada republicano. Com efeito a questão que se deseja investigar é: podem os contratos de arrendamento tornarem-se possíveis objetos de captura?

A Lei 12.815/2013 que trouxe a inovação do instituto da prorrogação antecipada, relacionou, de forma explícita em seu art. 57, os critérios de admissibilidade que devem ser atendidos para viabilizar a aplicação desse mecanismo em um determinado contrato de arrendamento.

Ocorre que, além desses pré-requisitos, há ainda importante variável, de natureza subjetiva, que o legislador previu para completar a avaliação sobre a prerrogativa contida no referido dispositivo: o juízo do Poder Concedente, conforme disposto no artigo 57:

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

O artigo 57 indica na verdade uma concessão discricionária, em favor dos investimentos para o setor portuário. Contudo, a mera realização de investimentos pode não ser suficiente para assegurar a eficiência das operações, como preconizado na nova Lei dos Portos e na legislação complementar.

Vale dizer que a realização de investimentos é uma condição necessária, porém não suficiente, a ser observada nos processos de prorrogação antecipada.

O que extrai-se é que o artigo 57 da referida lei é o embrião do problema de pesquisa. Este artigo abre precedentes para captura do contrato de arrendamento. Dessa forma é preciso verificar como está sendo processado o pedido de prorrogação antecipada, e como se deu a formação das ideias no processo legislativo. Para tanto, valer-se-a de informações coletadas no sistema legislativo do Congresso Nacional, fazendo análise dos documentos que fizeram surgir a Lei 12.815/2013. Buscaremos compreender se no processo de elaboração da lei houve a fusão de interesse dos legisladores, possibilitando um ambiente que favorece a prática da captura do agente regulador, através da análise dos discursos e emendas apresentadas pelos congressistas.

1.3 Hipótese

A hipótese é que o contrato de arrendamento pode ser capturável. Neste sentido, este trabalho tem por finalidade esclarecer os aspectos e inovações da nova legislação portuária, fazendo um balanço de fatores que podem intervir no processo de regulação, primando pela análise da possível captura do contrato de arrendamento perante as agências reguladoras, em virtude da discricionariedade impressa no art. 57 da Lei 12.815/2013.

Para tanto, propõe-se ao debate da inovação que se encontra insculpida no referido artigo 57 que é a possibilidade de prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento celebrados na vigência do marco legal anterior, desde que possuam expressa previsão de prorrogação, filtrando se há eventual ocorrência de captura do agente regulador.

O artigo 57 da Lei 12.815/2013 ainda estabelece que o uso da prerrogativa nela prevista ocorrerá “a critério do poder concedente”, ou seja, sujeita a sua aplicação à análise da conveniência e oportunidade do gestor. Outrossim, o § 1º do mesmo dispositivo condiciona a utilização desse instrumento à “aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 dias”.

Vê-se, assim, que a prorrogação antecipada é um mecanismo adotado pelo Poder Concedente para incentivar a realização imediata de investimentos no setor portuário, inibindo abertura de processo de licitação. Com efeito, ao garantir, de forma prévia e expressa que o arrendatário fara jus à dilação do prazo previsto inicialmente em contrato, a Administração instiga os atuais operadores portuários, que estão no uso dos terminais, autorizados contratualmente.

No presente trabalho, têm-se que o Poder Discricionário requer, não somente a combinação dos elementos descritos na lei, mas, uma perspectiva de que a concessão da prerrogativa esteja vinculada aos aspectos do desenvolvimento nacional. Nesse sentido, cabe revelar em que códigos existe captura do agente regulador.

Diante do exposto, esse trabalho parte da premissa que ainda que a prorrogação antecipada tenha se constituído para perspectiva de dinamizar os investimentos referentes a exploração da atividade portuária, esse mecanismo pode reforçar a estrutura de captura presente na atuação do agente regulador.

1.4 Justificativa

O novo marco regulatório apresenta questões inovadoras, recentemente discutido no TCU e ainda não debatido nos tribunais brasileiros. O artigo 57 da Lei 12815/2013, trata das prorrogações antecipadas dos contratos portuários apresentando um importante variável, de natureza subjetiva, prevista no caput do referido artigo: o juízo discricionário do Poder Concedente, o qual deve ser analisado a luz da teoria da captura. Busca-se investigar se as intervenções e práticas externas ao processo de prorrogação, interferem numa possível captura do agente regulador. Diante disso uma análise diagnóstica será realizada sobre os discursos e notas taquigráficas do Senado Federal e da Câmara dos Deputados.

Torna-se relevante, metodologicamente, conceituar os principais termos utilizados na análise da prorrogação antecipada de contratos portuários, retomando as proposições normativas do novo marco regulatório portuário, investigando possíveis efeitos negativos, inclusive quanto à captura do ente regulador.

Trata-se de um trabalho inovador uma vez que na seara acadêmica é desconhecido qualquer pesquisa nesse sentido, até por que o marco portuário completa dois anos em 2015. É uma importante contribuição, com vistas científicas, face à implementação dos estudos realizados pela Antaq e subsidiados pela SEP – Secretaria de Portos, em virtude da ausência de material neste tema, tornando-se relevante para a academia.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo Geral

Investigar em que medida a prorrogação antecipada dos contratos possibilita que o ambiente regulatório esteja mais suscetível à captura do agente político, assinalando que o uso da discricionariedade prevista no artigo mencionado pode se constituir em um mecanismo contrário aos interesses de exploração do porto público, favorecendo os interesses particularistas no ambiente institucional portuário.

1.5.2 Objetivos Específicos

- Apresentar as inovações da nova legislação portuária, descrevendo o processo de construção do artigo 57 no processo de elaboração legislativa.
- Analisar a nova Lei dos Portos sob o prisma das limitações discricionárias e perspectivas de crescimento para economia.
- Descrever os principais termos utilizados na análise de prorrogação antecipada de contratos portuários, retomando as proposições normativas do novo marco regulatório portuário, sob enfoque dos possíveis efeitos negativos, inclusive quanto à captura do ente regulador.
- Analisar como a elaboração legislativa do artigo aponta elementos que podem favorecer a emergência dos elementos de captura no ambiente regulatório.

1.6 Metodologia

Adotou-se como método de abordagem o indutivo, apoiado em um conjunto de dados, objetivando descobrir e confirmar a hipótese de regulação aplicada à parâmetros de desempenho, conforme prescreve o novo marco portuário. Analisou-se também a legislação em seu contexto moral.

Na primeira etapa do trabalho, realizamos levantamento bibliográfico, consulta a livros, leitura de estudos de reequilíbrio da Antaq, análise de termos aditivos de prorrogação, teses e dissertações da área portuária e base de dados oficiais.

A segunda etapa, constituída de duas fases, consistirá em estudo de caso de arrendamento portuário e de material legislativo do Senado Federal e da Câmara dos Deputados. O estudo de caso será analisado por meio de discursos, cuja análise será qualitativa, de dados secundários. Compõem os materiais os discursos dos congressistas e relatórios de Atividade Legislativa do Senado Federal, referente à 73ª Sessão Deliberativa Extraordinária de 16/05/2013 que trata das Notas Técnicas, pareceres, Projeto de Lei, Debate Taquigrafado e Mensagem de Veto da Presidência da República, de onde buscará extrair-se elementos representativos da vontade do legislador e dos arrendatários, à luz da Teoria da Captura.

Estudos indicam que ocorre a captura do ente regulador, tornando obvia a hipótese da captura do contrato, quando grandes grupos de interesses ou empresas passam a influenciar as decisões e atuação do regulador, levando assim a agência a atender mais aos interesses das empresas (de onde vieram seus membros) do que os dos usuários do serviço, isto é, do que os interesses públicos.

Levantada essa hipótese, cabe-nos fazer uma dedução: prever o que poderia acontecer se essa hipótese for verdadeira. Nesse sentido essa dedução será testada mediante novas observações. Isso permitirá tirar conclusões a respeito das deduções. Se confirmada, ela será aceita. Se não confirmada, será rejeita.

O método indutivo, parte do particular e coloca a generalização como um produto posterior do trabalho de coleta de dados particulares. De acordo com o pensamento indutivo, a generalização é constatada na observação de casos concretos suficientemente confirmadores dessa realidade. Constitui o método proposto pelos empiristas, para os quais o conhecimento é fundamental exclusivamente na experiência, sem levar em consideração os princípios estabelecidos.

O método indutivo é realizado em três etapas: observação dos fenômenos; descoberta da relação entre eles e generalização da relação.

As conclusões obtidas por meio da indução correspondem a uma verdade não obtida nas premissas consideradas. A hipótese é baseada em observações para atingir o conhecimento científico. (CHIBENI, 2006).

2. MODULAÇÃO REGULATÓRIA DO SETOR PORTUÁRIO

A seguir, será detalhado o referencial teórico adotado em cada uma das etapas, recém descritas. Necessário declarar que foi encontrada uma significativa literatura para análise da legislação portuária, entretanto são raros os estudos acerca da prorrogação antecipada, justificando-se a proposição deste estudo para enriquecer a literatura acerca do assunto. Trata-se, portanto, de uma inovação que ainda não foi colocada em prática, com regulamentação bastante recente. Esse fato caracteriza ausência de jurisprudência e doutrina que possa embasar a análise de alguns aspectos que o presente trabalho se propõe a enfrentar. O quadro a seguir apresenta a cronologia do novo marco regulatório:

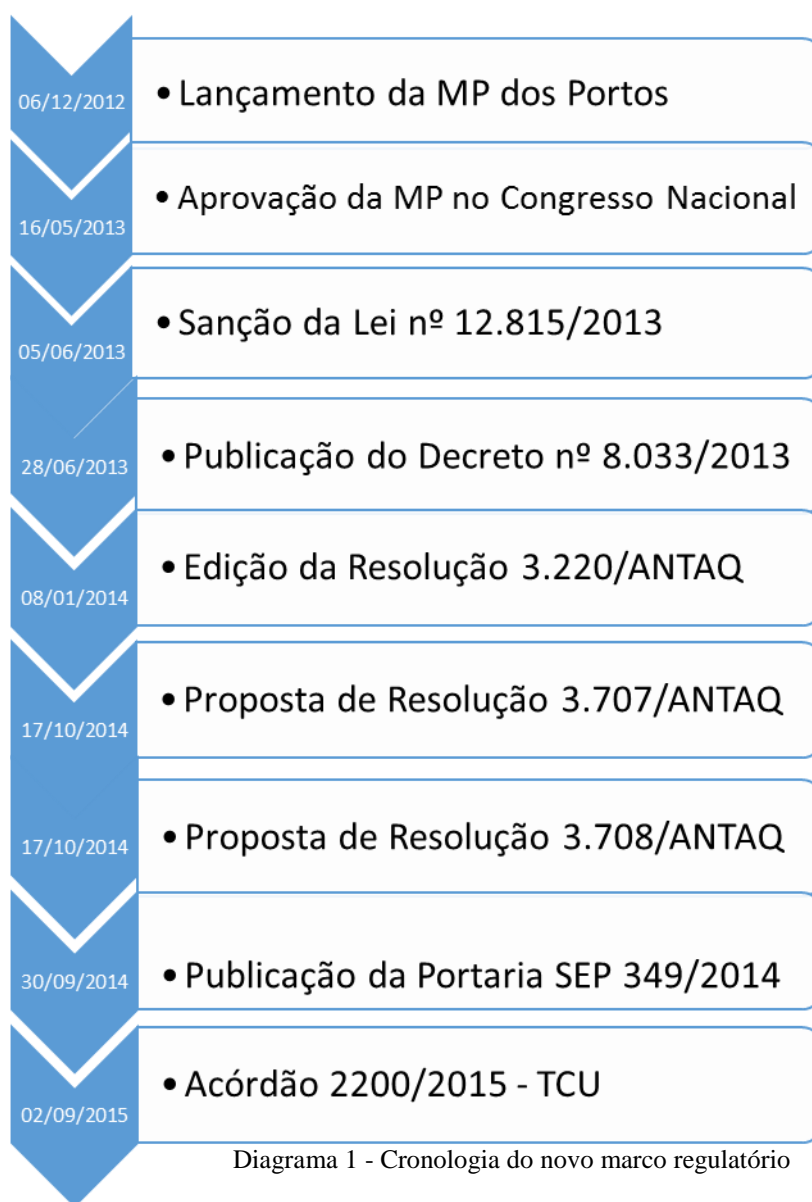


Diagrama 1 - Cronologia do novo marco regulatório

2.1 O Novo marco regulatório portuário: definições e competências

A Constituição Federal de 1988 proclama que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os portos marítimos, fluviais e lacustres (art. 21 XII, f). E, segundo dispõe a Lei 8.987/95 considera-se poder concedente a pessoa jurídica-política em cuja competência se encontre o serviço público (art. 1º parágrafo único, I). Assim, *in casu*, a União é o poder concedente.

O regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias é regido pelas disposições da Lei 12.815 de 05 de junho de 2013, regulamentada pelo Decreto nº 8.033 de 27 de junho de 2013. O artigo 16, III da Lei 12.815/13 estabelece que compete ao poder concedente celebrar os contratos de concessão e arrendamento portuários, devendo a ANTAQ fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei 10/233/01. Ao turno que seu regulamento (Decreto 8.033/13) dispõe que o poder concedente será exercido por intermédio da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR. De efeito, qualquer celebração de novo contrato de arrendamento portuário, modificação ou aditamento, compete exclusivamente à SEP/PR.

A Concessão de serviços públicos no âmbito da Administração Pública Federal é regulada pela Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995. Também, os contratos administrativos são regidos pela Lei 8.666 de 21 de junho de 1993. O Diagrama abaixo aponta as diretrizes do novo marco regulatório:

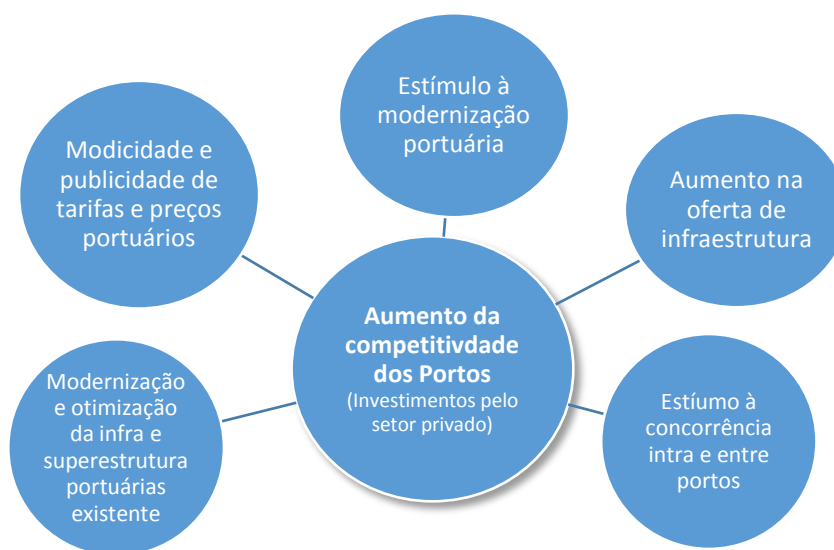


Diagrama 2: Diretrizes do novo marco regulatório (Lei 12.815/2013)

No âmbito da ANTAQ a exploração de áreas e terminais dentro do Porto Organizado é disciplinada pela Resolução nº 2.240-ANTAQ, de 04 de outubro de 2011. Já a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados é tratada pela Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 08 de janeiro de 2014 e a fiscalização da prestação dos serviços portuários é regulamentada pela Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 06 de fevereiro de 2014.

O Decreto 8.033 ainda dispõe que cabe à SEP/PR aprovar a realização de investimentos não previstos nos contratos de arrendamento, depois da prévia análise das propostas pela ANTAQ. E a Lei 12.815 indica que a prorrogação antecipada do contrato, atribuída à SEP/PR além de outros requisitos, não pode prescindir da realização de novos investimentos, conforme disposto no artigo 57 §1º.

De igual sorte, a decisão acerca da recomposição do equilíbrio do contrato é da Secretaria de Portos - SEP/PR, embora a instrução processual seja da ANTAQ (art. 18, parágrafo único, Res 3220-ANTAQ) em consonância com o que dispõe, *mutatis mutandis*, a Lei 8987 (final do §4º do art. 9º).

Do quadro normativo vigente, vislumbra-se que compete à União, por intermédio da SEP/PR, a decisão sobre o reequilíbrio da equação econômica financeira, a prorrogação antecipada e a autorização para realização de investimentos não previstos, no que dizem respeito ao contrato de arrendamento.

O que se pode revelar é que as manifestações da ANTAQ no procedimento são meramente instrutórias (ou opinativas), balizadas estritamente por sua *expertise* técnica, para subsidiar a decisão final a ser tomada, exclusivamente pela SEP/PR.

Poderíamos colocar em discussão o ambiente regulatório levado a efeito, neste estudo e o papel da ANTAQ. Entretanto essa não é a empreitada deste estudo, podendo ser objeto de ensaio crítico a respeito da postura dos órgãos estruturadores do Estado, aqui citados. Face à lacuna, é importante reiterar aquelas que são as principais ações regulatórias da ANTAQ, que vão desde a edição de normas (elaboração e revisão); fiscalização e arbitragem; elaboração de estudos e planejamento; concessão de outorgas e integração com os diversos atores do setor aquaviário.

Esse rol acima descrito, quando analisado em função da matéria de reequilíbrio dos contratos, incita uma dúvida que coloca em cheque o papel regulador da ANTAQ. Porém, de acordo com os precedentes do novo marco regulatório, trata-se de peculiaridades de um novo cenário.

Segundo preceitos da “teoria da captura”, a regulação é uma resposta às demandas dos grupos de interesse organizados, que atuam para dinamizar interesses corporativos. O que temos é que, ao longo do tempo, as agências reguladoras, criadas com propósitos positivos, tenderiam a ser dominadas. Daí a expressão, capturadas. A atuação ocorre pela ação de grupos de interesses atuando sobre o processo de elaboração e aplicação das leis. Essa captura pode ser notada na aplicação dos institutos de recomposição e reequilíbrio econômico dos contratos portuários. Grande partes dos temas regulados tem como interessados o grande público, e este não tem as mesmas condições de organizar-se que a indústria regulada. Os custos para a mobilização de grandes e díspares setores da população são reconhecidamente elevados. Assim, as empresas reguladas, dispostas de maiores recursos e maior organização tendem a “capturar” a agência reguladora.

O fenômeno da captura das agências reguladoras ocorre, via de regra, quando há distorção do interesse público em favor do interesse privado, motivada pela enorme pressão do poder econômico das empresas reguladas e de grupos de interesses. Esse fenômeno afeta de forma evidente, a imparcialidade das agências reguladoras. Segundo Justen Filho (2002), ocorre quando a agência perde sua condição de autoridade comprometida com a realização do interesse coletivo e passa a reproduzir atos destinados a legitimar a consecução de interesses privados dos segmentos regulados.

Neste contexto a agência reguladora passar a servir de instrumento para viabilizar e legitimar a consecução de interesses privados dos segmentos regulados.

Em uma análise comparada, o procedimento de prorrogar antecipadamente o contrato, pode não ser tão republicano, em que pese os fundamentos legais da legislação, vigente no novo marco regulatório, ampararem todo sistema de prorrogação, inclusive com participação dos arrendatários. Contudo podemos aguçar pensamentos do ponto de vista da moralidade, uma vez que a participação dos arrendatários é vizinha ao processo, durante todo seu labor. Dessa forma, até que ponto prevalece a imparcialidade processual? Ela opera tão somente de forma técnica?

De acordo com Carvalho (2004) a pretensa neutralidade das agências é um ponto que, nas últimas décadas, tem sido muito questionada, pois, muitas vezes, a realidade indica que existe a possibilidade de captura das agências por parte dos atores econômicos objetivando a satisfação de seus interesses de forma institucionalizada. Estas três características se encontram intimamente ligadas, podendo-se afirmar, por exemplo, que a discricionariedade técnica decorre da especificidade que caracteriza as agências.

No Brasil esses órgãos reguladores foram instituídos por lei, com natureza jurídica de autarquias de regime especial, vinculadas ao Ministério competente para tratar da respectiva atividade. A expressão regime especial, por determinação legal, compreende a perspectiva de atribuir a esses órgãos maior autonomia no exercício de suas competências normativa (quase legislativa) e decisória (quase judicial), bem como garantir a estabilidade de seus quadros em virtude dos mandatos fixos estabelecidos para seus diretores (DI PIETRO, 2005. p. 9)

Fato é que as questões relativas à regulação dos serviços públicos são particularmente conflituosas. Investidores e concessionários, consumidores de baixa renda e consumidores como um todo, grupos de consumidores e grupos de defesa do meio ambiente, consumidores industriais e consumidores domésticos, são alguns exemplos de interesses conflitantes em matéria de serviços públicos, que tendem a constituir as bases de um jogo de soma zero. (AGUILLAR, 1999. p.220)

A prestação de serviços de infraestrutura nas sociedades de massas implica a realização de investimentos grandiosos e envolvem a consideração de inúmeras questões de ordem técnica, seja na estratégia de implementação desses serviços, seja na escolha da forma da infraestrutura destinada a sustentar sua continuidade. Cada uma das decisões técnicas relativas aos serviços públicos tem componentes políticos aos quais a sociedade civil, via de regra, somente tem acesso a *posteriori*, ou seja, quando sofre as consequências dessas decisões e nada mais possível fazer para retificá-las. (AGUILLAR, 1999. p. 221)

Na suposição de que o agente regulador é um defensor incondicional do interesse público, a relação “regulador-concessionário” é suficiente para o sucesso. Se os interesses da agência não coincidem com os interesses públicos, o trinômio “governo-regulador-concessionário” deve ser encarado como uma forma alternativa de contornar o problema. E, finalmente, não sendo o governo eficaz defensor do interesse público, deve-se considerar a importância do polinômio “eleitor-governo-regulador-concessionário”.

Problemas relativos ao processo regulatório, como a captura do regulador pelos agentes regulados, a dificuldade de se demonstrar a relação entre custos e benefícios da regulação, a existência de um déficit de legitimidade do regulador perante a sociedade e a imprevisibilidade dos efeitos da regulação foram observados ao longo dos anos e consubstanciaram diversas críticas ao modelo das agências reguladoras. (BENJÓ, 1999. p.109/110)

Dada a relevância da prestação dos serviços de infraestrutura, as imperfeições porventura existentes no mercado concorrencial podem levar a resultados e desequilíbrios indesejáveis, de sorte que a regulação se faz necessária para tentar corrigir essas distorções e proteger os usuários dos serviços de eventuais abusos de poder econômico por parte dos agentes privados prestadores dos serviços. A atividade regulatória também se mostra relevante como indutora da universalização dos serviços de infraestrutura. (Acórdão nº 2261/2011 – TCU – Plenário).

Teoricamente, a Agência Reguladora figura como um terceiro ente imparcial, que regula a relação de consumo, com o objetivo de equilibrar interesses muitas vezes opostos, consoante o interesse público.

O artigo 57, da Lei nº 12.815/13, trata da possibilidade de renovação antecipada de Contratos de Arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630/93, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, dependendo da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente. Eis o ponto central da questão.

É estranho a alegação de que os interessados pugnam pela renovação antecipada, informando projeção de investimentos, sob justificativa de viabilizar o programa de investimentos necessários para a continuidade de expansão e modernização das atividades nos portos. A efeito, a legislação anterior não levava em consideração parâmetros de desempenho, que tem sido uma nova ótica de fiscalização por parte do Tribunal de Contas da União.

Segundo consta dos instrumentos, é noticiada a demanda por novos investimentos para o aumento da capacidade de movimentação e modernização das operações, em consonância com seu direito/dever de modernizar, aparelhar e ampliar as instalações portuárias, mediante execução de novas obras e a realização de operações portuárias de acordo com as normas legais, regulamentares, e ambiental aplicáveis. Dessa forma o

passivo já implantado dentro do período contratado não pode servir à estes estudos, senão para fins, tão somente de reequilíbrio.

Os empreendimentos apresentam EVTEA, o qual, normalmente após aprovado, reconhece a compatibilidade da solução apresentada declarando estar consubstanciada no interesse público. O rito de processo está previsto na Portaria SEP 349/2014, cujo diagrama faz parte deste trabalho.

2.2 O extraordinário artigo 57 da Lei 12.815/2013

A proposta de investigar em que medida se dá a construção de meios que facilitem a captura de contratos não teria relevância se não pudesse ser analisada a partir de questões práticas. A observância do instituto da prorrogação antecipada no novo marco regulatório face à teoria da captura dos reguladores pelos regulados pode dar origem a efeitos nefastos, produzindo reduções do bem-estar social e da eficiência econômica dos mercados na alocação de recursos. Por essa razão é que se denomina como extraordinário o artigo 57 da Lei Federal 12.815/2013, o qual causou grandes discussões no Congresso Nacional. O objetivo da redação legislativa não é servível para regular, dentro do contexto discricionário, razão pela qual foi criado com tarefa especial.

A análise do artigo 57 da Lei 12815/2013, que dispõe sobre o instituto da prorrogação antecipada de contratos de arrendamento portuário em vigência, demonstra ser ele um recurso de incentivo à ampliação de investimentos nos portos brasileiros. Esse instituto inexistia na Lei 8630/1993, que antecedeu a atual legislação. Trata-se de inovação introduzida pelo novo marco regulatório portuário.

A matéria em apreço, em virtude do pouco tempo decorrido desde a publicação da respectiva regulamentação, ainda não foi ainda pacificada nos tribunais. Ainda são desconhecidos estudos na área. Inexistente, portanto, doutrina e jurisprudência que sirva para fundamentar as análises empreendidas.

Até então, somente o Tribunal de Contas da União analisou o novo procedimento de forma que a matéria é inédita, sendo que sua regulação, por consequência, é ainda mais recente. O Decreto 8033/2013, de 27/06/2013, foi publicado com essa missão, mas não

apresentou regras e normas para o aparelhamento das prorrogações antecipadas. Somente com a publicação da Portaria SEP 349 de 30/09/2014 é o que os processos de análise de prorrogação ganharam celeridade.

Verificadas as condições previstas no artigo 57 da Lei 12815/2013, que regem a aplicação do instituto das prorrogações antecipadas, necessário adentrar nos campos de limitação da discricionariedade e alteridade de informações.

No artigo 57 da Lei 12815/2013 temos que a prorrogação antecipada esta aliada ao juízo de conveniência e oportunidade. Esse formato, a nosso ver, não assume viés estreitamente objetivo, sendo necessário avaliar questões de interesse público subjacente.

2.3 Limites discricionários previstos no caput do artigo 57

A Lei 12815/2013, que apresentou a inovação do instituto da prorrogação antecipada, indicou, de forma clara e taxativa em seu art. 57, um rol de critérios para que seja admissível um pedido de prorrogação de contrato de arrendamento. As quatro condições determinadas são:

- estar o ajuste vigente;
- ter sido firmado sob a vigência da Lei 8630/1993;
- possuir previsão expressa de prorrogação ainda não realizada; e
- apresentar plano de investimento a ser submetido à aprovação do ente público.

Ocorre que, além desses pré-requisitos, há ainda importante variável, de natureza subjetiva, que o legislador previu para completar a avaliação sobre a prerrogativa contida no referido dispositivo: o juízo discricionário do Poder Concedente.

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

Têm-se, dessa forma, que a norma legal, ao mesmo tempo que limita situações concretas a serem observadas, confere ao poder concedente oportunidade para avaliar a conveniência de fazer uso da prorrogação antecipada em casos submetidos à sua análise com fundamento no artigo 57 da Lei 12815/2013. Isso indica que, mesmo presentes os

pressupostos legais objetivos, antes elencados, o Poder Concedente pode não autorizar o seguimento do requerimento e não pactuar o termo aditivo para a dilação de prazo. Esse aspecto, portanto, corresponde a um ponto bastante sensível do processo.

É notório na jurisprudência e doutrina administrativista que a discricionariedade não é ilimitada e que está essencialmente atrelada à satisfação do interesse público.

Nesse contexto, é perceptível a existência de um espaço de sombreamento no instrumento existente na Lei 12.815/2013 para a promover investimentos portuários, via de regra, pelas prorrogações antecipadas. Esse espaço cinzento situa-se na disfunção da discricionariedade vinculada à análise dos pleitos. É o caso de arrendamentos passíveis de prorrogação antecipada em que se verifique a conveniência e oportunidade de se realizar nova licitação ou de arrendamentos inicialmente considerados para efeitos de licitação em que se decida prorrogar antecipadamente.

Esse denominado espaço de sombreamento, conforme já dito, circunscreve parte da área de atuação discricionária do Poder Concedente. Entende-se que seja uma forma encontrada pelo legislador para a alteração progressiva da estrutura institucional do setor portuário, com vistas a pacificar os riscos e custos de transação associados, além de eventual restrição de oferta e descontinuidade na prestação do serviço.

A inovação contida no art. 57 da Lei 12815/2013 centra-se na possibilidade de servir de alternativa ao equacionamento do déficit de investimento imediato, uma vez que o incremento na capacidade operacional do setor tende a ficar naturalmente represado na ocorrência de relevantes mudanças no ordenamento jurídico.

Nessa linha, a pesquisa em torno do tema demonstrou a existência de dois eixos de análise, os quais podem ser traduzidos nas seguintes perguntas: Os normativos existentes aplicáveis à prorrogações respeitam os ditames da Lei 12.815/2013, as boas práticas e as demais leis e princípios que regem a matéria? É possível identificar hipótese de captura da agência reguladora, pelos atores que participaram do processo, desde a fase de projeto lei, no Congresso Nacional?

A partir desses levantamentos esse trabalho procurou entender lacunas normativas do processo de prorrogação antecipada paralelamente aos ditames da Lei de Licitações 8666/93, não adotada nesse procedimento. Para tanto, analisou-se os limites da discricionariedade previstos em lei para análise dos pleitos das prorrogações relacionando os critérios de admissibilidade que devem ser atendidos.

O percurso do trabalho permite desenhar implicações práticas e produzir colaboração ao Setor Portuário, não só pela visão regulatória como também acadêmica, auxiliando na pesquisa e com estudos relacionados ao tema.

2.4 O papel da ANTAQ e a natureza da prorrogação antecipada

Nos tópicos anteriores foi apresentada a legislação de pano de fundo que é utilizada para balizar investimentos no setor portuário. Nos moldes atuais, os pedidos de prorrogação antecipada de contratos portuários são analisados pela ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário e pela SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República.

A ANTAQ foi criada pela Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001. É uma autarquia especial vinculada ao Ministério dos Transportes e a Secretaria de Portos. Desempenha a função de entidade reguladora e fiscalizadora das atividades portuárias e de transporte aquaviário.

A SEP foi criada pela Lei nº 11.518 de 05 de setembro de 2007. É um órgão governamental que foi instituído com competência para definir políticas, diretrizes e investimentos públicos para o sistema portuário brasileiro.

No ambiente regulatório a ANTAQ desempenha funções especiais ligadas ao crescimento da corrente de comércio do país, trabalhando para aperfeiçoar a demanda por infraestrutura portuária com serviços de qualidade e baixo custo. Ademais, a ANTAQ busca elevar a atratividade ao capital privado para oferta de serviços portuários, mediante estabelecimento de marcos regulatórios estáveis. Exerce ainda função precípua de fiscalização e tem demonstrado maior exigência no trato das questões ambientais.

O objetivo da ANTAQ é exercer a ação de Estado na regulação do setor aquaviário. Do ponto de vista legal é crucial que, enquanto ente regulador se apoie em regras claras e que trabalhe com previsibilidade das ações e observância estrita aos preceitos legais.

Em se tratando de requerimentos de prorrogação antecipada, os contratos analisados pela ANTAQ são originários de Concorrências Públicas. O objeto é o arrendamento de áreas que recebem a denominação de Terminal, na modalidade de uso público, para

movimentação de cargas, normalmente pelo prazo de 20 ou 25 anos, sendo que alguns possuem previsão de prorrogação por igual período.

Induidoso que os contratos de arrendamento, em consequência do prevalente regime jurídico de direito público ostentam a qualidade de contratos administrativos, sujeitos que estão às alterações unilaterais que visam garantir o poder concedente da potência de adequar o instrumento ao interesse coletivo, que predomina sobre o interesse do particular na espécie. Ou seja, sempre será garantido ao poder público promover as alterações contratuais desde que fundado no interesse público objetivamente demonstrado (motivação explícita).

Por sua vez, considerando o longo prazo de execução dos contratos de concessão e de arrendamento – necessário para a recuperação dos investimentos, de observar que o ritmo da mutabilidade tecnológica e o necessário aperfeiçoamento do mercado e dos serviços determinam a necessidade de alterações, sem que ocorrer-se-ia o risco de descompasso entre a utilidade fornecida e a necessidade do usuário. A dizer, no decorrer da execução desses contratos, não raras vezes, surgem elementos novos que podem subverter as projeções originais. Podemos elencar alguns elementos que são riscos do poder concedente, que contemplam os fatores que levam a ocorrência de reequilíbrio, podemos citar:

- Descumprimento de obrigações contratuais atribuídas ao Poder Concedente
- Custos diretos e indiretos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do Arrendamento
- Atraso na disponibilização da área do arrendamento

A alocação de riscos é tratada na Resolução 3220 da ANTAQ. Enquanto que a discricionariedade assentada no artigo 57 da Lei 12.815/2013 esbarra, na prática, na alocação de riscos tem-se que a redação da referida resolução, expõe no Art. 7º o tema ‘riscos’ que precisa ser plenamente discutido entre a SEP e a ANTAQ.

Considerando consequências da prorrogação antecipada, fato é que sempre que ficar comprovado que não foram respeitadas as condições do contrato ou que a alocação de riscos não foi mantida, caberá pedido de recomposição de equilíbrio econômico-

financeiro. Contudo, por trás do referido artigo está um tema que precisa ser definido e que vem causando perplexidade: Quais são as regras de alocação de riscos? Os riscos devem ser alocados à parte contratual que tenha as melhores condições suportá-lo. Trata-se de lógica que se apresenta, ainda mais acentuada, em contratos de arrendamento portuário, que se caracterizam pelo aporte de vultosos investimentos, nos quais o arrendatário necessita de prazos dilatados para a sua amortização, estando tal ajuste sujeito à incidência dos mais variados riscos.

Em contrapartida dos riscos assumidos os ajustes contratuais deverão ocorrer de forma a incorporar os ganhos de eficiência e manter a correlação entre direitos e obrigações assumidos pela arrendatária nos termos do contrato de arrendamento.

Com base na matriz de risco dos arrendatários, temos que há ainda outros fatores que ensejam análise de reequilíbrio, assim como novos investimentos como demanda, custos e despesas, tecnologia empregada, riscos de projeto, engenharia e construção e mudanças no custo de capital.

Na prática, temos que o reequilíbrio dos contratos ocorre, também quando leva em consideração:

- Movimentação de outras cargas, além daquelas previstas no contrato, bem como carga de terceiro.
- Obras para adequação do Terminal, tais como a dragagem de aprofundamento e de manutenção dos berços, linha de transportadores, construção de extensões necessárias nas pontes ferroviárias, interligação das linhas internas.
- Realização de investimentos requeridos para adequação das instalações portuárias em equipamentos necessários ao embarque de cargas.

Correção da área arrendada que via de regra servem para incorporar área ao contrato, cujo arrendamento passa a totalizar área maior. Marçal Justen Filho (2003), analisando o tema, destaca :

respaldada a concepção de que a mutabilidade da concessão não pode ser enfrentada com os mesmos critérios atinentes àquela consagrada a propósito dos demais contratos administrativos. As condições de desempenho da atividade objeto da concessão são essencialmente mutáveis, tal como se passa com o serviço público prestado diretamente pelo próprio Estado.”

E mais, que há interesse mútuo (Estado e particular) na adequação da prestação do serviço. E, para tanto, há a necessidade de ajustes no curso da concessão.

Dado esse caráter dinâmico, é sempre possível a alteração do contrato, desde que haja uma relação de causa e efeito, e que esteja embasada na necessidade de manter-se atual o serviço. Dentro desse cenário, a única cláusula contida nos instrumentos jurídicos que não pode ser alterada pelo poder público, sem a necessária aquiescência do particular por ser essencialmente contratual, diz respeito à equação econômica financeira em que se funda a relação jurídica originária.

Assim, sempre que a equação for rompida, quer por fatos imputados ao poder público, quer por fatos de força maior ou caso fortuito, haverá necessidade de recomposição da equação, com matriz no inciso XXI do art 37, da CF/88, com vistas ao restabelecimento do equilíbrio da equação econômica financeira inicial da avença.

2.5 Justificativa para imediata prorrogação do contrato

Ao apresentar o estudo, os arrendatários de baseiam no EVTEA ¹deixando claro que projeto encaminhado é indispensável no âmbito do interesse público na medida em que prepara os Terminais e os Portos para receber navios de grande porte em atracações simultâneas, operando, em maior escala. Alegam ainda que caso os projetos não se viabilizem em tempo e forma, os principais serviços até então oferecidos à cadeia

¹ O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) é imprescindível para a instalação de empreendimentos, inclusive do setor logístico-portuário. Nesta área, normalmente as obras estruturais geram fortes impactos ao meio ambiente e ao ecossistema do entorno, por isso o estudo detalhado é cada vez mais exigido. O EVTEA é fundamental para garantir subsídio ao desenvolvimento do projeto de instalação e para as operações do empreendimento porque identifica a alternativa mais viável para a sociedade dentre as possíveis soluções elencadas preliminarmente. O estudo precisa ter abrangência suficiente para assegurar a compatibilidade com todos os investimentos previstos, a serem implantados por todos os atores e agentes públicos e/ou privados que planejam ou executam obras e que necessitarão de demandas no local de instalação do empreendimento. Os EVTEA's, seguem parâmetros estabelecidos por instruções normativas, portarias, instruções de serviço e decreto, listados a seguir:

- Instrução Normativa MT Nº 001/2007 de 04/10/2007 publicada no D.O.U DE 05/10/2007.
- Portaria DNIT Nº 1.705 de 14 de novembro de 2007, publicado no D.O.U de 20/11/2007.
- Instrução de Serviço da Diretoria Geral do DNIT nº 06, 20/11/2007.
- Decreto Nº 5.621 de 16 de dezembro 2005.
- Portaria Nº 69 de 25 de abril de 2006 do Ministério dos Transportes.
- Portaria Interministerial MP/MF/MCT Nº 127 de 29/05/2008.
- Instrução de Serviço Nº 15 de 20/12/2006 da Diretoria Geral do DNIT..
- Manual de apresentação de estudos de pré-viabilidade de projetos de grande vulto.

produtiva envolvida deverão migrar para Portos e Terminais que venham a oferecer esses serviços, ou seja, percam função e importância no comércio internacional.

Assim, o principal objetivo dos projetos propostos é garantir a adequação e modernização dos Terminais Portuários, o que provocará, como decorrência, ganhos no uso otimizado da infraestrutura e dos equipamentos além do aumento da produtividade, com conseqüente transferência de ganhos de competitividade para todas as cadeias produtivas envolvidas.

Além da incapacidade de atender a demanda crescente, na hipótese de congelamento das estruturas físicas portuárias, alegam que deve-se esperar forte diminuição na movimentação anual de contêineres ao longo do tempo. Isto porque a demora em modernizar os Terminais fará com que as linhas de transporte operando novos navios, de maior capacidade, sequer considerem a alternativa de atracar em determinados portos e as operações tenderiam a diminuir na mesma proporção em que diminuiria a utilização de navios antigos no fluxo de contêineres no mundo. Nesse cenário, o mais provável é que outros portos capturem parte do tráfego, mas também é possível que algum tráfego seja simplesmente perdido (com danos diretos a algumas cadeias produtivas). Além disso, os projetos, segundo alegam, estão de acordo com as Diretrizes da ANTAQ e com o Programa Nacional de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias.

2.6 A Portaria SEP 349/2014 e o Acórdão N° 2200/2015 do TCU

Com advento do novo marco regulatório portuário, o Tribunal de Contas da União (TCU) realizou acompanhamento de fiscalização das concessões dos novos arrendamentos de áreas e instalações portuárias.

Essa análise do TCU, conforme disposto no Acórdão 2200/2015 averiguou alterações no critério de julgamento das licitações e no novo estudo de viabilidade, assim como o cumprimento das determinações relacionadas aos terminais incluídos na fase atual.

A fiscalização foi realizada pela Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária – SeinfraHidroferrovias do TCU e o objetivo central foi avaliar os procedimentos instituídos pela Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em relação à prorrogação antecipada de contratos de arrendamentos portuários, instituída pelo art. 57 da Lei 12.815/2013.

Fato é que, após aprovada a Lei 12.815/2013, os avanços no setor portuário não eram notados. Passado um ano da aprovação do marco legal a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) publicou a Portaria 349/2014 que regulamenta o processo de prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento portuário, um dos principais gargalos do novo marco portuário. O objetivo da Portaria 349/2014 é assegurar a realização de investimentos imediatos com vistas à expansão, modernização e otimização das instalações portuárias; uniformizar e padronizar os critérios de análise das solicitações e dar publicidade e transparência aos trâmites e critérios de análise.

A antecipação está prevista no Art. 57 da Lei 12.815. O processo de prorrogação antecipada é encaminhado, pelo arrendatário interessado, à SEP, que deliberará sobre o Plano de Investimentos e, caso aprovado, encaminhará o processo à ANTAQ, que procederá a análise e aprovação do EVETEA. O processo retorna então para a SEP para a celebração do termo aditivo. Nesse trâmite é que podemos perceber a ação das forças para colocar em prática a captura do contrato, supostamente facilitada desde a fase legislativa. É neste cenário que novos atores entram em cena.

Com a publicação da Portaria 349/2014 foi possível alinhar a legislação à prática imposta pelo artigo 57 da Lei 12.815/2013, de modo que o ponto crucial que é a discricionariedade foi objeto de análise pelo TCU.

Ao que pode-se comprovar, os processos de análise derivados da Lei 12.815/2013 ganharam impulsos a partir da edição da Portaria 349/2014. O TCU considerou, conforme consta do relatório de fiscalização que os novos estudos de viabilidade na esfera das concorrências são adequados. Alguns itens dos estudos de viabilidade foram objeto de novas determinações à SEP/PR e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), resultando, em apontamentos da Portaria 349/2014, ao tempo da fiscalização.

Consta do relatório de fiscalização que as deliberações anteriores foram consideradas cumpridas pelo tribunal. No entanto, novas recomendações foram emitidas à SEP/PR e à Antaq, que, culminaram na melhoria de processos de gestão.

O TCU admitiu a possibilidade de prorrogação antecipada, e a considerou constitucional, contudo, estabeleceu uma série de medidas que deverão ser tomadas pela SEP/PR e pela Antaq para garantir a legalidade do procedimento. Neste contexto foi publicado o Acórdão nº 2200/2015.

À SEP/PR foram determinadas as ações relacionadas na Tabela 1:

DISPOSITIVO	ACÓRDÃO 2200/2015
Inclusão de cláusulas nos termos aditivos de prorrogação antecipada	9.1.1. estabeleça, nos termos aditivos de prorrogação antecipada a serem firmados a partir da ciência da presente deliberação: 9.1.1.1. cláusula resolutiva condicionando a validade jurídica do termo aditivo à observância de termo (prazo determinado) para a efetiva implementação do plano de investimentos; 9.1.1.2. cláusulas contratuais específicas para, na forma de regulamentação a ser elaborada pela SEP/PR, aplicar sanções às arrendatárias no caso de atrasos injustificados na implementação das intervenções pactuadas; 9.1.1.3. cláusula contratual que atribua ao arrendatário os riscos decorrentes das exigências impostas pelos órgãos ambientais no licenciamento dos empreendimentos que compõem o plano de investimentos; 9.1.4. inclua em todos os termos aditivos de prorrogação antecipada firmados a partir da ciência da presente deliberação a exigência de registro das operações dos respectivos terminais em demonstrativos contábeis próprios, submetidos a auditoria independente, conforme diretrizes a serem estabelecidas pela Antaq;

<p>Necessidade de fundamentação expressa demonstrando a convergência de cada prorrogação antecipada com os objetivos da Lei nº 12.815/2013 e com ganhos de produtividade e eficiência</p>	<p>9.1.2. ao estabelecer os indicadores de desempenho – e suas condições de revisão e atualização – em cada pedido de prorrogação antecipada de contrato de arrendamento, evidencie, de forma expressa e fundamentada, sua aderência aos objetivos insculpidos na Lei 12.815/2013 e, também, que os índices de produtividade definidos proporcionarão ganhos de eficiência comprovados, à exceção, quanto a este último aspecto, dos casos em que os investimentos propostos não oferecerão de imediato nenhum incremento dessa variável, para os quais deverão restar demonstrados os outros benefícios que serão obtidos com a dilação de prazo;</p>
<p>Inclusão de dispositivos na Portaria SEP/PR nº 349/2014</p>	<p>9.1.3. previamente à celebração dos termos aditivos relativos aos pedidos de prorrogação antecipada apresentados após a ciência da presente deliberação, inclua, na regulamentação das prorrogações antecipadas (Portaria SEP/PR 349/2014): 9.1.3.1. regras gerais de revisão e atualização dos parâmetros de desempenho, evidenciando expressamente diretrizes de modernização e aperfeiçoamento que irão nortear essas alterações; 9.1.3.2. a obrigação de essas regras constarem entre as cláusulas dos termos aditivos que serão firmados;</p>
<p>Elaboração de regulamentação sobre medidas sancionatórias</p>	<p>9.1.5. apresente a este Tribunal, em 30 dias, plano de ação, contendo cronograma, atividades detalhadas e responsáveis, que preveja a elaboração de regulamentação específica acerca das medidas sancionatórias aplicáveis nos casos de atrasos injustificados na implementação das intervenções pactuadas nas prorrogações antecipadas;</p>

Tabela 1: Recomendações para Secretaria de Portos
Fonte: Acórdão 2200/2014

Já para a ANTAQ coube o cumprimento das recomendações indicadas na Tabela 2:

DISPOSITIVO	ACÓRDÃO 2200/2015
<p>Elaboração de regulamento específico com metodologias para análise dos estudos e informações apresentadas pela arrendatária</p>	<p>9.2.1. em relação aos pedidos de prorrogação antecipada apresentados após 60 dias da ciência da presente deliberação, somente aprove os EVTEA que obedeçam a sistemática estabelecida em regulamento específico a ser desenvolvido pela agência, no qual estejam registradas as metodologias para análise dos estudos, incluindo a definição de critérios baseados em</p>

	relevância, risco e materialidade para balizar a avaliação, a circularização das informações apresentadas pela arrendatária, a aferição de custos e da eficiência (presente e futura) dos terminais e o exame detalhado das premissas que embasaram a elaboração dos respectivos EVTEA;
Elaboração de manual de contabilidade próprio para o setor portuário	9.2.2. no prazo de trinta dias, encaminhe a este Tribunal plano de ação contemplando cronograma, atividades detalhadas e responsáveis, para a elaboração de manual de contabilidade próprio para o setor portuário, contendo plano de contas, com vistas a disciplinar e uniformizar os critérios para o registro contábil das operações dos arrendamentos portuários;
Elaboração de regulamento estabelecendo regras sobre projetos executivos referentes a prorrogações antecipadas	9.2.3. em relação aos pedidos de prorrogação antecipada apresentados após a ciência da presente deliberação, somente aprove os projetos executivos que obedeçam a sistemática estabelecida em regulamento específico a ser desenvolvido pela agência, no qual estejam registrados: 9.2.3.1. os elementos que deverão constar do projeto executivo previsto no art. 19 da Portaria-SEP/PR 349/2014; 9.2.3.2. metodologia para análise dos projetos executivos; 9.2.3.3. metodologia e padrões de acompanhamento da execução das obras previstas nos processos de prorrogação antecipada

Tabela 2: Recomendações para Antaq
Fonte: Acórdão 2200/2014

Como pode ser verificado das Tabelas 1 e 2, as determinações do TCU sobre a prorrogação antecipada tratam, basicamente, da precisão de estabelecimento de procedimentos padrão a serem observados pela SEP/PR e pela Antaq na análise dos pedidos de prorrogação antecipada, de modo que não haja lacunas referentes aos critérios a serem utilizados, aplicando-se, assim, a mesma regra para todas as arrendatárias.

Em resumo, como resultado da atividade de fiscalização do TCU sobre os contratos de arrendamento e seus aditivos, foi editado o Acórdão nº 2200/2015, que permite a utilização da prorrogação antecipada, prevista no art. 57 da Lei nº 12.815/2013 e regulada pela Portaria SEP/PR nº 349/2014. Nada obstante, o referido acórdão estabelece uma série de deliberações que precisam ser ressaltadas pela SEP/PR e pela Antaq para garantir a legalidade do procedimento. Como pode ser examinado do

Acórdão nº 2200/2015, as determinações do TCU sobre a prorrogação antecipada versam, basicamente, sobre a necessidade de a SEP/PR e a Antaq estabelecerem procedimentos padrão nas suas análises dos pedidos de prorrogação antecipada, de modo que não haja vazios referentes aos critérios a serem utilizados, aplicando-se, assim, as mesmas regras para todas as arrendatárias.

Casualmente aos riscos associados ao exercício do poder discricionário, o TCU entendeu que a expressa delimitação do alcance na regulamentação do art. 57 da Lei 12.815/2013 (Portaria 349/SEP) corresponde a uma boa prática.

Embora o exame de conveniência e oportunidade, no caso em tela, esteja relacionado a aspectos qualitativos, observa-se que assumem, em grande medida, a objetividade desejável.

Veja-se que a antecipação dos investimentos, a realização de políticas públicas vigentes, a aderência ao planejamento setorial e a eficiência da arrendatária são pontos que podem ser avaliados com base no cotejamento racional de informações.

Acrescente-se o fato de que a Portaria-SEP/PR 349/2014 prevê ainda mais duas condições, também objetivas, para que o pedido de prorrogação antecipada possa ser aceito:

- i) a demonstração da viabilidade da proposta de novos investimentos (art. 7º, inciso III c/c art. 10);
- ii) o cumprimento regular das obrigações contratuais por parte da arrendatária pleiteante (art. 7º, inciso I c/c art. 8º).

Com efeito verifica-se que o Poder Concedente, via regulamentação – Portaria-SEP/PR 349/2014 –, além de definir contornos claros quanto à discricionariedade prevista no *caput* do art. 57 da Lei de Portos, o fez ainda com viés objetivo e trouxe exigências adicionais que reforçam o caráter impessoal pelo qual se deve orientar a análise dos pedidos de prorrogação antecipada, especificamente no que diz respeito à avaliação da conveniência e oportunidade.

É evidente que, ao fim do processo decisório, a boa prática que se noticia só poderá ser

confirmada a depender da qualidade da análise empreendida pelos entes públicos competentes, sob o ponto de vista técnico e, por óbvio, da aderência do exame de conveniência e oportunidade aos preceitos legais e infralegais associados à matéria.

Ademais, há que se considerar a capacidade dos diferentes partícipes do processo em bem desempenhar as funções essenciais para o alcance desse resultado – a SEP/PR, na condição de Poder Concedente, a Antaq e as Companhias Docas. A atuação de cada um desses atores, no âmbito de suas respectivas responsabilidades, é decisiva para que a aplicação do instituto das prorrogações antecipadas se dê em prol da satisfação do interesse público, de modo que essa questão, pela sua importância, será abordada no tópico seguinte deste relatório, após breve descrição do fluxograma de ações previsto na Portaria-SEP/PR 349/2014, para melhor entendimento da participação dos agentes envolvidos.

2.7 Fluxograma e competências definidas pela Portaria 349/2015 SEP

A Portaria SEP/PR 349/2014 foi elaborada com vistas a uniformizar e padronizar os parâmetros de análise dos pedidos de prorrogação antecipada, bem como dar publicidade e transparência aos trâmites e critérios de avaliação desses pleitos (art. 2º, incisos I e II). Portanto, esse normativo traz as disposições relativas ao rito processual que deve ser seguido para instrumentalizar a prerrogativa contida no art. 57 da Lei 12.815/2013, o qual será brevemente descrito na sequência.

Uma primeira observação que se faz a respeito do processo é que ele tem origem não na iniciativa do Poder Público, mas na demonstração de interesse do particular que pode usufruir da prorrogação antecipada. Essa expressão de vontade quanto à dilação de prazo corresponde à apresentação, ao Poder Concedente, de Plano de Investimento nos termos exigidos pelo art. 9º da citada Portaria, acompanhado do respectivo estudo de viabilidade e, se for o caso, de outros pedidos de reequilíbrio contratual por eventos pretéritos, além de documentação complementar, conforme relação disposta no art. 11 do mesmo normativo.

Apresentada a documentação exigida para pleitear a prorrogação antecipada de determinado contrato de arrendamento, a SEP/PR faz a verificação do cumprimento dos requisitos de admissibilidade exigidos pela Lei 12.815/2013 e também a avaliação do Plano de Investimento encaminhado no que tange à sua conformidade às políticas e às

diretrizes públicas, ao planejamento do setor portuário e à vocação da área arrendada (art. 13 c/c art. 9º, §1º). Ao mesmo tempo, solicita à Companhia Docas do porto onde se localiza o terminal que encaminhe relatório circunstanciado (art. 12) sobre o cumprimento das obrigações contratuais vigentes pela arrendatária (art. 8º), também para fins de apreciação. Caso esse exame inicial do Poder Concedente seja pela não aprovação do pedido, a arrendatária será comunicada, abrindo-se prazo de 5 (cinco) dias da decisão para que interponha solicitação de reconsideração (art. 13, §2º).

Na situação de deferimento preliminar do pedido, a Secretaria de Portos encaminha o respectivo processo à Antaq (art. 14) para que a entidade analise o EVTEA e eventuais pleitos de reequilíbrio associados, exame este que pode resultar: i) na aprovação da documentação submetida; ii) na revisão do Plano de Investimentos, com a solicitação dos ajustes necessários à arrendatária (art. 14, §1º); iii) na desaprovação dos estudos pela Agência. Na ocorrência desta última hipótese, a arrendatária será comunicada (art. 14, §2º), cabendo aqui também reconsideração em prazo regulamentar. Mantida a rejeição, os autos serão arquivados e haverá nova comunicação à interessada (art. 14, §4º).

Na condição de os estudos de viabilidade serem aprovados, o processo será restituído à SEP/PR para ratificação da aprovação do Plano de Investimentos e celebração do Termo Aditivo, juntamente com declaração circunstanciada acerca da adimplência financeira da arrendatária e das pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas ou de controlador comum com a arrendatária perante a Agência Reguladora (art. 14, §5º).

Descritos os procedimentos para instrumentalizar a prorrogação antecipada, entende-se importante tecer considerações a respeito dos agentes que deverão operacionalizar esse rito – conforme as competências distribuídas pela regulamentação –, em virtude dos impactos que a atuação de cada um pode gerar no bom desempenho de todo o processo. Basicamente, os entes e entidades envolvidos nos procedimentos de prorrogação antecipada são a SEP/PR, a Antaq e as Autoridades Portuárias. Em essência, a Portaria-SEP/PR 349/2014, em seus arts. 3º, 4º e 5º, define as atribuições de cada um, como se vê abaixo:

Art. 3º No âmbito da Portaria, compete à Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR:

- I - verificar o cumprimento dos requisitos de admissibilidade;
- II - analisar e deliberar sobre o Plano de Investimentos; e

III - celebrar o Termo Aditivo.

Art. 4º Fica atribuída à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq a competência para:

I - analisar e deliberar sobre os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - Evtea;

II - aferir a adimplência financeira da arrendatária perante a Agência; e

III - analisar e deliberar sobre o Projeto Executivo.

Art. 5º Fica atribuído à Autoridade Portuária do porto organizado a competência para:

I - aferir o cumprimento das obrigações contratuais vigentes;

II - acompanhar a execução física do Projeto Executivo; e

III - subsidiar com análises, documentos e informações a SEP/PR e a Antaq.

De acordo com a exposição de motivos da Portaria-SEP/PR 349/2014 ‘a disposição das competências no âmbito da portaria foi estruturada de modo a respeitar as atividades precípuas de cada uma das organizações, a nova configuração institucional do setor e obter a conformação mais eficiente’.

Assim, em essência, as competências relativas à formulação do planejamento, diretrizes e políticas do setor coube à SEP/PR, enquanto à Antaq foi atribuído o papel de assessoramento técnico, especialmente quanto ‘à análise sobre a realização dos investimentos não previstos no contrato’.

Finalmente, às autoridades portuárias coube a função de verificar a execução do contrato vigente e acompanhar a execução física do projeto executivo, pois se tratam das entidades mais próximas da operação e do cotidiano dos arrendamentos. As autoridades portuárias também auxiliarão a Antaq e o Poder Concedente no que couber. Frise-se que, em eventual caso de descumprimento do ajuste firmado, as autoridades portuárias reportarão o ocorrido à Antaq, fiscal dos contratos nos termos da Lei 10.233/2001.

O diagrama abaixo representa a sequência de fases no processo de análise dos pedidos de prorrogação antecipada:

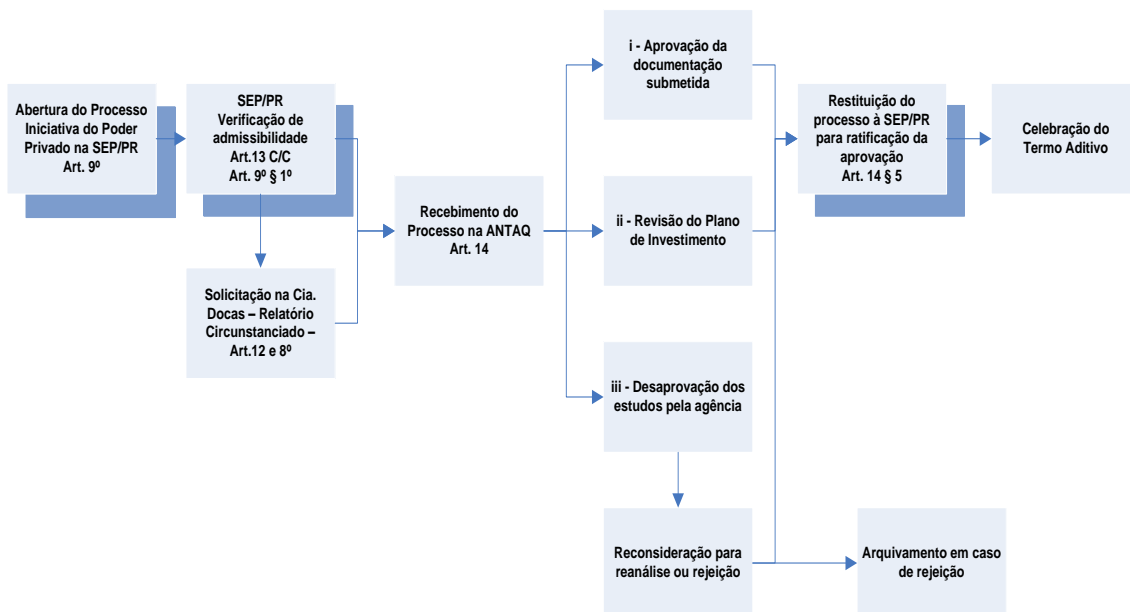


Diagrama 3: fluxo de competências na Portaria SEP 349/2014

3. APLICAÇÃO DA CIÊNCIA: A TEORIA DA CAPTURA

A regulação é uma ocorrência que pode ser entendida como o processo pelo qual o Estado controla a atividade econômica, visando controlar deficiências do mercado, acompanhar e fiscalizar a prestação de serviços públicos. Através de ações regulatórias busca-se tornar os serviços mais eficientes.

Em Di Pietro pode-se perceber que desde as primeiras décadas do século XX, o Brasil já possuía órgãos com funções regulatórias e fiscalizatórias de setores econômicos, a exemplo de tais entidades:

[...] o Comissariado de Alimentação Pública (1918), o Instituto de Defesa Permanente do Café (1923), o Instituto do Açúcar e do Alcool (1933), o Instituto Nacional do Mate (1938), o Instituto Nacional do Pinho (1941), o Instituto Nacional do Sal (1940), todos esses institutos instituídos como autarquias econômicas, com a finalidade de regular a produção e o comércio. Além desses, podem ser mencionados outros exemplos, como

o Banco Central, o conselho Monetário Nacional, a Comissão de Valores Mobiliários e tantos outros órgãos com funções normativas e de fiscalização.

No Brasil, o surgimento de movimentos neoliberais e a falta de recursos por parte do Estado para gerir a funções estatais projetaram o ideal de Estado regulador, possibilitando diversas transferências de serviços públicos para o setor privado, os quais passaram a desenvolver importantes atividades estatais.

Com efeito, a escola neoliberal ganhou ascensão, pregando uma renovação estatal, substituindo o Estado interventor pelo Estado mínimo; onde existia a concepção de que o mercado é o responsável pelo direcionamento da produção. Assim, o Estado deixa de ser agente econômico e passa a ser Estado tão somente fiscalizador, indutor e fomentador das atividades econômicas.

Contudo, foi na década de 90, após a vigência da Constituição de 1988, o Brasil desenvolveu, mais agudeza, o processo de desestatização dos serviços públicos, deslocando-os, principalmente através de contratos administrativos de concessões e permissões, à iniciativa privada, bem como consolidou o Estado como agente regulador das atividades econômicas.

Inclusive, foi na década de 90 que ocorreu uma sucessão de privatizações resultante do Plano Nacional de Desestatização - PND, instituído pela Lei Federal nº 8.031/90, que, posteriormente, foi alterada pela Lei Federal nº 9.491/97. Este período também foi marcado por emendas constitucionais que permitiram a delegação da prestação de serviços públicos de competência do Estado para a iniciativa privada, a exemplo das Emendas Constitucionais nº 08 e 09 de 1995.

Neste sentido, o Brasil foi filiando-se uma postura neoliberal na economia. Com isso, passou a delegar à iniciativa privada a exploração de atividades que antes eram de responsabilidade do Estado, revestindo-se como ente fiscalizador e regulamentador, ocasião em que surgiram as diversas agências reguladoras.

Certo é que diversos autores indicam pontos críticos em relação à forma como ocorreu o surgimento das agências reguladoras no Brasil. Alegam que faltou planejamento adequado. Nesse sentido, Coutinho, declara:

a introdução da regulação [...], em muitos casos, simultânea às privatizações. Em outros casos, somente veio a ser feita após a venda das estatais em leilão. Ambas as circunstâncias representam uma deficiência de reforma regulatória. Chega a ser intuitivo admitir que as regras para a

regulação dos setores-alvo devem ser criadas antes da privatização. É preciso que sejam desenhadas estratégias e modelos de regulação e concorrência para os mercados em questão antes de as empresas passarem às mãos privadas. Mais do que isso, é preciso que haja um verdadeiro planejamento de objetivos regulatórios como condição para uma regulação eficaz.

Em que pese a criação das agências reguladoras, com base em modelos internacionais, têm-se que o modelo brasileiro foi criado de forma bastante avessa ao modelo norte-americano. Enquanto nos EUA as agências reguladoras foram concebidas para alavancar a mudança, no Brasil as agências foram criadas com intuito de preservar o “status quo”. Num comparativo pode-se afirmar que nos EUA, as agências “buscavam a relativização das liberdades econômicas básicas, como o direito de propriedade e autonomia da vontade”, já no Brasil, “a sua missão era a de assegurá-las em sua plenitude contra eventuais tentativas de mitigação por governos futuros”.

É imperioso ressaltar que a Administração Pública deve adotar os princípios previstos no art. 37, caput, da Constituição Federal, destacando-se no caso deste trabalho o Princípio da Imparcialidade. Este princípio impõe à Administração o dever de não patrocinar instâncias privadas, mas, isto sim, acatar o interesse público – “eis o querer supremo da Administração, eis o fim último a que devem atender os agentes administrativos, editores do ato”, como afirma Cretella Junior.

Nesse conjunto, ante a presença de interesses externos, o administrador – através de suas agências reguladoras – há de evitar a aproximação com as empresas controladas, evadindo, assim, a diminuição da credibilidade do controle administrativo.

É o que a doutrina chama de Teoria da Captura (“capture theory”), que segundo as palavras de José dos Santos Carvalho Filho:

... a relação jurídica entre a agência reguladora e as entidades privadas sob seu controle tem gerado estudos e decisões quanto à necessidade de afastar indevidas influências destas últimas sobre a atuação da primeira, de modo a beneficiar-se as empresas em desfavor dos usuários do serviço. É o que a moderna doutrina denomina de teoria da captura (“capture theory”, na doutrina americana), pela qual se busca impedir uma vinculação promíscua entre a agência, de um lado, e o governo instituidor ou os entes regulados, de outro, com flagrante comprometimento da independência da pessoa controladora. Em controvérsia apreciada pelo Judiciário, já se decidiu no sentido de obstar a nomeação, para vagas do Conselho Consultivo de agência reguladora, destinadas à representação de entidades voltadas para os usuários, de determinadas pessoas que haviam ocupado cargos em empresas concessionárias, tendo-se inspirado a decisão na evidente suspeição que o

desempenho de tais agentes poderia ocasionar. Tal decisão, aliás, reflete inegável avanço no que tange ao controle judicial sobre os atos discricionários, que, embora formalmente legítimos, se encontram contaminados por eventual ofensa aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade".

Aplicando a teoria da captura em um caso concreto, o Desembargador Federal Francisco Cavalcanti, do Tribunal Regional Federal – 5ª Região, afirma com bastante clareza:

Ocorre a captura do ente regulador quando grandes grupos de interesses ou empresas passam a influenciar as decisões e atuação do regulador, levando assim a agência a atender mais aos interesses das empresas (de onde vieram seus membros) do que os dos usuários do serviço, isto é, do que os interesses públicos. Discorrendo sobre o processo de captura pelo setor regulado, aduz Maria Salvador Martinez, a agência começa a funcionar com um espírito agressivo, interpretando amplamente suas competências e mostrando-se atrevida na solução dos seus problemas com o fim de demonstrar ser capaz de fazer frente aos problemas e defender os interesses públicos. Assim, uma vez consolidada sua posição, a agência se identifica cada vez mais com as empresas e indústrias reguladas. Chegado esse ponto, suas decisões refletem os desejos dos operadores do setor e a regulação dificilmente vai além dos limites que estes (empresas e indústrias reguladas) considerem aceitáveis (tradução livre).

Reforçando ainda mais a existência da referida teoria, Marçal Justen Filho leciona em sua obra:

A doutrina cunhou a expressão ‘captura’ para indicar a situação em que a agência se transforma em via de proteção e benefício para setores empresariais regulados. A captura configura quando a agência perde a condição de autoridade comprometida com a realização do interesse coletivo e passa a produzir atos destinados a legitimar a realização dos interesses egoísticos de um, alguns ou todos os segmentos empresariais regulados. A captura da agência se configura, então, como mais uma faceta do fenômeno de distorção de finalidades dos setores burocráticos estatais.

Constata-se que essas práticas já incidiram na administração pública, razão pela qual os doutrinadores já informam nas publicações as devidas anotações sobre esta teoria.

Quanto às agências reguladoras, o fenômeno consiste na situação pela qual a agência passa a servir de instrumento para viabilizar e validar a consecução de interesses privados.

A captura ocorre quando há distorção do interesse público em favor do interesse privado, originada pela coação do poder econômico das empresas reguladas e de grupos de interesses. Esse fenômeno afeta evidentemente, a imparcialidade da gestão pública.

Na hipótese averiguada o fenômeno da captura consiste na situação pela qual o legislativo passa a servir de instrumento para viabilizar e legitimar a consecução de interesses privados dos segmentos regulados.

Dessa forma, a ocorrência de interferência nas bases de formulação de leis, afasta os preceitos constitucionais, para atender interesses de agentes e grupos configurando fenômeno da captura.

Vale dizer que a corrupção (abuso do poder público com fins privados) e a aceitação da assimetria de informações (aceitar como verdadeiras as afirmações e informações dos agentes regulados) sem auditar também são formas de captura. A corrupção pode ser de duas formas: corrupção de alto nível (altos níveis da administração, políticos e tribunais) e corrupção de baixo nível (níveis mais baixos da administração). Certo é, que se faz necessário o aprimoramento dos mecanismos e políticas de prevenção no processo de regulação.

Nesse viés abre-se o debate acerca do lobby. Fazer lobby não é sinônimo de praticar corrupção. A despeito de alguns campos cinzentos, há uma aberta percepção entre os representantes de interesses privados e aqueles dos interesses públicos. Fazer lobby é, também, desenvolver uma representação política de interesses em benefício de uma freguesia identificável por intermédio de uma rede de esquemas que, em princípio, afastam a barganha censurável de favores.

Diversos grupos organizados e até mesmo instituições de prestígio normalmente recorrem ao lobby, abertamente ou por intermédio das suas associações, fato que reforça aos olhos do público a distinção entre a fisiologia e a patologia do lobby.

De um modo geral, pode-se dizer que o lobby e a corrupção tendem a se excluir mutuamente. O lobby é uma iniciativa cara e de efeitos incertos. Enquanto mecanismo de regulação social o lobby se origina a partir de interesses politicamente organizados funcionando como filtros reguladores.

Uma importante ressalva a ser feita é o embate do lobby e da pressão. Fazer lobby não é apenas exercer pressão. A pressão é o último estágio de um processo que inclui a busca

e união de informações, preparar projetos de política e uma estratégia adequada para a defesa desses projetos, procurando aliados e outras providências. Trata-se, portanto, de uma atividade contínua que normalmente exige estar presente de modo organizado.

Mais importante ainda é que os lobistas e suas organizações são portadores de um conhecimento especializado em suas áreas particulares de atuação. Nenhum congressista, ou qualquer de seus assessores, tem, por exemplo, conhecimento do sistema de tributação pertinente à educação superior comparável ao do especialista em assuntos fiscais contratado pelas sociedades científicas.

3.1 O papel das Agências Reguladoras no Brasil

Sob a égide do Plano Nacional de Desestatização, na década de 90, houve a descentralização por delegação, ou seja, ocorreu a transferência de serviços públicos, para a iniciativa privada. O principal argumento apontava que os serviços estavam sendo exercidos pelo poder Público de forma ineficiente.

Nessa conjuntura, as agências vieram para direcionar, normatizar e fiscalizar o exercício dessas atividades por parte do setor privado.

O ano de 2001 marca a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), pela Lei Federal nº 10.233/2001. Atualmente esta agência é vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), com o papel de monitorar, regular e fiscalizar os serviços prestados no setor de transportes aquaviários bem como a exploração da infraestrutura portuária brasileira.

Segundo Carvalho Filho, No Brasil as agências reguladoras foram criadas sob a forma de autarquias, sendo propriamente órgãos da Administração Indireta, com o papel principal de fiscalizar a prestação de serviços públicos ou o exercício de atividades econômicas, assim como a própria atuação daqueles entes privados que passaram a executá-los.

Esclareça-se que, embora determinados serviços públicos sejam prestados através da iniciativa privada, estes não perdem o caráter público, sendo o Estado ainda o responsável pela sua prestação.

Por fim, temos que é plausível a criação de agências reguladoras no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, desde que sejam instituídas para atuar na regulação de atividades que sejam de suas respectivas competências.

Exige-se, contudo, que as agências reguladoras, por serem espécies de autarquias, sejam criadas mediante lei, nos termos do art. 37, XIX, da Constituição de 1988.

3.2 A teoria da captura e a busca por um modelo regulatório independente

No atual contexto, quanto ao papel das agências reguladoras, ainda há diversas questões problemáticas a serem debatidas, sendo certo que um grave problema que assola a eficiência das agências reguladoras é a influência de fatores políticos, pessoais e empresariais na administração de tais entidades. Não se pode exercer funções de regulação de maneira adequada se não há independência e imparcialidade na condução das atividades regulatórias.

Nesse aspecto, a doutrina vem estruturando a denominada teoria da captura, a qual tem o objetivo de evitar uma “vinculação indistinta entre a agência, de um lado, e o governo instituidor ou os entes regulados, de outro, com flagrante comprometimento da independência pública”.

A Constituição Federal, nessa cadência, em seu art. 176, §4º, prevê o combate a tal prática, determinando que “a lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros”.

Segundo esta teoria o problema da captura das agências reguladoras pode surgir de dois modos: pelo setor privado, na proporção em que empresas que exercem os serviços regulados, servindo-se de seu poder econômico, interferem na atividade regulatória, interferindo no comportamento da entidade reguladora (captura econômica), ou; pelo próprio setor público, quando há uma conexão da atividade da agência reguladora com interesses políticos de agentes públicos, em especial, de detentores de mandato no âmbito do Poder Executivo (captura política).

Dessa maneira, é preciso identificar os pontos sensíveis da questão, para que, com base neles, sejam formuladas alternativas que afastem a captura dos órgãos reguladores. Uma solução possível para minimizar o problema, seria a deinstitutionalizar a agência, estimulando a criação de quadros de servidores especializados, com os incentivos no plano

de carreira. A ocupação do quadro de chefia por servidores estáveis e de carreira, em tese, inibe a incorporação de indicados do mercado externos para condução de projetos de governo. Outro fator importante nesse campo de desinstitucionalização seria a incorporação da discricionariedade técnica na legislação, ato que apresentaria um rol critérios técnicos onde existe acentuada restrição à liberdade de escolha do titular do poder, sendo que seu juízo de conveniência e oportunidade, somente poderá ser exercido dentro critérios técnicos e científicos e de uma visão estratégica.

Essa ação contribuiria para reduzir os riscos de captura, sendo fundamental para assegurar as bases de uma intervenção de longo prazo confiável do ponto de vista do investidor privado e legítima, da perspectiva do interesse público.

Portanto, percebe-se que, atualmente, embora as agências reguladoras exerçam papel fundamental para promoção de um desejável funcionamento dos serviços públicos, bem como para o equilíbrio entre as empresas que exercem determinadas atividades econômicas, é preciso que se tome medidas para que o exercício de tais órgãos reguladores estejam voltados, exclusivamente, ao interesse público.

4. ESTUDOS DE CASO: DISPOSITIVO TEÓRICO ESPECÍFICO

4.1 Análise dos discurso e conteúdos

Realizada a contextualização da matéria portuária, necessária ao embasamento deste estudo, este capítulo apresentará para a análise do discurso com objetivo de investigar a formulação provisória desse trabalho a qual levanta hipótese de que os contratos de arrendamento portuário podem ser capturáveis. Nos capítulos anteriores realizou-se a contextualização do marco regulatório para, somente então, aprofundar na análise da captura.

Na sequência, apresenta-se o estudo acerca das mensagens políticas, debates legislativos e emendas apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a Medida Provisória Nº 595. Também foram feitas análise dos diálogos das sessões deliberativas que debateram a proposição acerca da exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias.

No total foram 645 emendas, apresentadas na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, conforme relação anexa. Além desse *corpus* analisamos ainda um quadro comparativo da Medida Provisória 595/2012, a Mensagem de veto da Presidência da República e a Lei Federal 12.815/2013, cujos documentos estão anexos a esse estudo.

A primeira análise consistiu na verificação da forma de discurso. Várias são as formas através das quais os discursos são organizados, podendo ser mediático, religioso, amoroso, místico, científico e político, dentre outras.

O mecanismo de análise dos discursos busca estudar a transformação do material coletado para instrumentalizar em resultados para a pesquisa. A proposta é realizar análise de discurso, a qual se mostra adequada para o trabalho com dados qualitativos, principalmente quando se trata de identificação de relações de poder permeadas por mecanismos de dominação escondidos sob a linguagem, na análise de conteúdo. No Departamento de Engenharia este estudo, que pode até ser designado como um estudo de linguagem e linguística, apresenta-se como forma de impor aos discursos uma forma de ser ciência.

A metodologia optada para análise neste trabalho é a análise de conteúdo. Os objetos de análise são os discursos políticos presente no embate legislativo portuário, em sua forma

propriamente dita. Os discursos são o centro das nossas preocupações. Enfoque especial se dará na redação e nas mensagens das emendas apresentadas.

Para Bardin (1979), a análise de conteúdo abrange as iniciativas de explicitação, sistematização e expressão do conteúdo de mensagens, com a finalidade de se efetuarem deduções lógicas e justificadas a respeito da origem dessas mensagens (quem as emitiu, em que contexto e/ou quais efeitos se pretende causar por meio delas). Mais especificamente, a análise de conteúdo constitui:

Um conjunto de técnicas de análise de comunicação visando a obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção destas mensagens(Bardin, 1979:42).

Como se pode perceber pela definição apresentada, a autora defende que a análise de conteúdo oscila entre os dois pólos que envolvem a investigação científica: o rigor da objetividade e a fecundidade da subjetividade, resultando na elaboração de indicadores quantitativos e/ou qualitativos que devem levar o pesquisador a uma segunda leitura da comunicação, baseado na dedução, na inferência.

Logo, a análise de conteúdo pode ser utilizada tanto em pesquisas de cunho quantitativo, quanto qualitativo, nas ciências sociais e sociais aplicadas. Minayo (2000) acredita que a grande importância da análise de conteúdo consiste, justamente, em sua tentativa de impor um corte entre as intuições e as hipóteses que encaminham para interpretações mais definitivas, sem, contudo, se afastar das exigências atribuídas a um trabalho científico.

Neste trabalho, o objetivo é realizar uma análise qualitativa dos conteúdos organizando as informações não estruturadas. A metodologia de análise deu-se através de leitura do material, anotações e observação do texto, objetivando compreender o problema pesquisado.

As etapas compreenderam a sistematização e análise da expressão do conteúdo de mensagem, organizados, nos moldes de Bardin (1979) e Minayo (2000) na seguinte conformidade:

a) a pré-análise: fase de organização e sistematização das ideias, em que ocorre a escolha dos documentos a serem analisados, a retomada das hipóteses e dos objetivos

iniciais da pesquisa em relação ao material coletado, e a elaboração de indicadores que orientarão a interpretação final.

b) a exploração do material: trata-se da fase em que os dados brutos do material são codificados para se alcançar o núcleo de compreensão do texto.

c) tratamento dos resultados obtidos e interpretação: nessa fase, os dados brutos são submetidos a operações estatísticas, a fim de se tornarem significativos e válidos e de evidenciarem as informações obtidas. De posse dessas informações, o investigador propõe suas inferências e realiza suas interpretações de acordo com o quadro teórico e os objetivos propostos, ou identifica novas dimensões teóricas sugeridas pela leitura do material. Os resultados obtidos, aliados ao confronto sistemático com o material e às inferências alcançadas, podem servir a outras análises baseadas em novas dimensões teóricas ou em técnicas diferentes.

Na observação dessa leitura utilizou-se a imaginação como recurso de ligação entre trechos concebidos servíveis à pesquisa para agrupar as ideias. Relacionou-se as estruturas semânticas significantes buscando analisar as variáveis para atingir o significado.

A aplicação desse artifício fez muito sentido nesta análise uma vez que nosso objeto de estudo, provavelmente, não está estampado na mensagem política, podendo ser uma interpretação da mensagem. A mensagem extraída dos discursos está entrelaçada por um jogo de significações e um viés oculto.

Nos documentos desta pesquisa o discurso é de natureza política e possui uma dinâmica muito simples de ser observada: são apresentadas sucessivas e repetidas tentativas de fixar sentidos. Constatamos isso quando verificando o número de emendas apresentadas, sendo que muitas delas, em tese, possuem os mesmos discursos políticos, ou seja, possuem as mesmas mensagens. Estes discursos tem clássicos espaços de enunciação e se legítima, de forma política, na fala de cada um dos representantes legislativos.

Para Celi Regina Jardim Pinto (PINTO, 2005) o conceito de discurso é muitas vezes equivocadamente usado como sinônimo de pronunciamento, de texto formal. Não há nenhum problema em se usar a palavra 'discurso' para nomear pronunciamentos, entretanto, quando se trata de Teoria do Discurso, isto leva a um erro grave. Em uma

sociedade como a nossa, uma grande parte dos discursos se expressa na escrita, mas também há importantes discursos visuais. Para Celi, o discurso pode ser inicialmente definido como uma bem sucedida, mas provisória, fixação de sentidos.

Na teoria do discurso, a verdade é uma construção discursiva, afirmação que não pode ser confundida com a simplista ideia de que a verdade não existe. O discurso existe porque ele é uma tentativa de dar sentido real a uma ideia. É uma tentativa de fixar sentidos, precária mas exitosa: precária enquanto não essencial e por isso, constantemente ameaçada de ser desconstruída; exitosa porque, no que pese a ameaça, contém uma continuidade histórica.

4.2 Técnicas de análise de conteúdo

Muitas são as técnicas desenvolvidas na análise de conteúdo que atuam no sentido de promover o alcance e a compreensão dos significados manifestos e latentes no material de comunicação (Minayo, 2000). Neste trabalho aplicamos a análise de relações e a análise de enunciação.

Na análise das relações buscou-se extrair do texto as relações entre elementos da mensagem, completando a análise freqüencial simples, ou seja, procurou-se o espectro associado de dois ou mais elementos no texto, atendo-se às relações que eles mantêm entre si. Segundo Bardin (1979) essa análise pode ser subdividida entre dois subtipos.

O primeiro é a análise de co-ocorrências, que visa a identificar a presença simultânea de elementos. Os procedimentos adotados para esse subtipo de análise são: a escolha das unidades de registro e sua categorização, a escolha das unidades de contexto e o recorte do texto em fragmentos, a codificação, o cálculo das co-ocorrências (mediante matriz de contingência) e comparação com o acaso, e a representação/interpretação dos resultados.

O segundo subtipo consiste na análise estrutural, que procura a manifestação de uma mesma estrutura em fenômenos diversos. Os procedimentos adotados na análise estrutural partem da desestruturação do texto, a fim de explicá-lo, para, posteriormente, reconstruí-lo (Bardin, 1979).

Já a análise da enunciação: a análise da enunciação diferencia-se das outras técnicas de análise de conteúdo porque se apóia na concepção da comunicação como um processo e funciona desviando-se das estruturas e dos elementos formais presentes no texto. Ela trabalha com as condições de produção da palavra e com as modalidades do discurso (análise sintática e paralingüística, análise lógica, análise dos elementos formais atípicos: silêncios, omissões, ilogismos, e realce das figuras de retórica) (Minayo, 2000). De acordo com Bardin (1979), deve seguir o seguinte roteiro: constituição do Corpus, preparação do material e etapas de análise (alinhamento e dinâmica do discurso para encontrar a lógica inerente à estrutura da mensagem, análise do estilo e análise dos elementos atípicos e figuras de retórica). O confronto entre as etapas de análise percorridas deve permitir a compreensão do seu significado. Após a definição e contextualização da análise de conteúdo e da exposição sobre sua operacionalização, organização e técnicas, introduz-se a análise do discurso, a fim de que, posteriormente, seja possível traçar um paralelo entre esses dois campos do conhecimento.

4.3 Metodologia e procedimentos de análise

A abordagem feita neste trabalho evidencia o embate de duas forças. Podemos extrair das mensagens o embate de propósitos diferentes. Nos textos temos que enquanto uma parte tenta alinhar o caminho para facilitar, futuramente, a captura de contratos, frutos da Lei 12.815/2013 outra força tenta impedir a futura captura. Para tanto, essa força que age contra a captura, usa do recurso da desconstrução do discurso.

Para Bardin (1979), a análise de conteúdo possui duas funções que podem coexistir de maneira complementar:

- a) uma função heurística, que visa a enriquecer a pesquisa exploratória, aumentando a propensão à descoberta e proporcionando o surgimento de hipóteses quando se examinam mensagens pouco exploradas anteriormente; e
- b) uma função de administração da prova, ou seja, servir de prova para a verificação de hipóteses apresentadas sob a forma de questões ou de afirmações provisórias.

Para tanto, interessa a este trabalho a função de administrar a prova, ou seja, testar a hipótese. Nesse aspecto construímos os seguintes códigos para aplicação na análise do conteúdo:

CÓDIGO	ITENS IMPLICADOS			
	Comunicação	Atores	Expressão	Conteúdo
Linguístico escrito (LE)	Emendas, Leis, Decretos, Vetos	Parlamentares: Senadores e Deputados Federais. Presidente da República Secretaria da Câmara e do Senado.	Parecer, Emendas. Ofícios, Mensagens	Oculto Objetivo Hipotético Frequente Construtivo Desconstrutivo
Linguístico oral (LO)	Discursos, conversações de toda forma e entrevistas,	Parlamentares: Senadores e Deputados Federais. Presidente da República Secretaria da Câmara e do Senado	Exposição, discurso, rádio, tv, publicidade, internet	Oculto Subliminar Hipotético Frequente Construtivo Desconstrutivo

Tabela 3 - Códigos para aplicação na análise do conteúdo

4.4 A construção e desconstrução de discursos e conteúdos

Neste trabalho podemos exemplificar a desconstrução dos discursos através da mensagem de veto da Presidência da República, encaminhada pela Casa Civil - Subchefia para Assuntos Jurídicos, consistente na MENSAGEM Nº 111, DE 13 DE MAIO DE 2014.

O texto foi sancionado com 13 vetos, entre eles, o que estabelecia prorrogação automática dos novos contratos de concessão e arrendamento de terminais em portos

públicos. Entretanto apresentaremos o recorte que trata do tema prazos e tempo. Vejamos os trechos da mensagem:

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público, o projeto de lei de conversão que “Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências”.

(...)

Os Ministérios da Fazenda, da Justiça, do Planejamento, Orçamento e Gestão, a Advocacia Geral da União e a Secretaria de Portos da Presidência da República manifestaram-se, ainda, pelo veto aos seguintes dispositivos:

Art. 56

“Art. 56. Os contratos de arrendamento celebrados anteriormente à Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, deverão ser renovados por mais 1 (um) único período, não inferior ao prazo consignado no respectivo contrato.

Parágrafo único. Os contratos de concessão de portos públicos a empresas privadas celebrados pela União antes de 25 de fevereiro de 1993 poderão, a critério do poder concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez, pelo prazo de até 5 (cinco) anos.”

Razões do veto

“O caput propõe a renovação obrigatória dos contratos de arrendamento celebrados antes da Lei nº 8.630, de 1993. Tal proposta viola o princípio constitucional da Separação de Poderes, ao retirar do Poder Executivo a prerrogativa de avaliar a conveniência e a oportunidade de eventuais prorrogações daqueles contratos. Além disso, ao impor uma renovação para todos os instrumentos, independentemente da previsão contratual e da vigência de cada um deles, a proposta fere também o princípio da isonomia. O parágrafo único, por

sua vez, refere-se a um único caso em todo País, o Porto de Imbituba. Tal concessão já está vencida desde 2012 e os preparativos para uma nova licitação já estão em andamento. Os dois dispositivos, em conjunto, prejudicam a capacidade do Poder Concedente de planejar e gerir o setor portuário nacional.”

§§ 2º e 4º do art. 57

“§ 2º A obrigação prevista no § 1º respeitará o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e as condições de competitividade entre portos organizados e terminais de uso privado.”

“§ 4º A prorrogação dos contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, poderá ocorrer por uma única vez e pelo prazo máximo previsto em contrato, desde que o arrendatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.”

Razões dos vetos

“O texto tenta estabelecer, para os terminais já instalados, salvaguardas contra a ampliação da competição no setor portuário. Com isso, extrapola os termos dos contratos de arrendamento vigentes, confunde os dois regimes de exploração de instalações portuárias e contraria um dos objetivos centrais da Medida Provisória, que era o aumento da concorrência no setor. Ademais, ao propor novamente a prorrogação automática dos contratos de arrendamento, viola o art. 2º da Constituição Federal.”

(...)

Essas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

A mensagem de veto da Presidência da República é um documento que serve como forma de constatação da desconstrução, posto que, conforme dito, realizou 13 intervenções no texto aprovado pelo Congresso na forma de veto. Dessa forma, face ao discurso aprovado o veto presidencial representou uma possibilidade de desconstrução do veto presidencial. Com efeito, a Mensagem 111 demonstra que a fixação do

discurso político, por mais exitoso que seja, e por mais que tente impor a fixação provisória de uma ideia, não tem garantia que ele será obrigatoriamente como exposto, podendo ser modificado e até rejeitado.

Com o veto fica perceptível que a matéria sofreu o disciplinamento da antecipação de renovação contratual mediante novos investimentos. Anteriormente, tal medida já existia, ou seja, já havia esse tipo de antecipação, porém não havia disciplinamento sobre o tema. Assim, nos item abaixo reconstruímos a forma como o discurso em torno das emendas se construiu e que elementos da Teoria da Captura aparecem nessa discussão.

4.5 De volta ao tempo: a emenda tio patinhas

A renovação automática dos contratos de arrendamento portuário foi objeto de pauta polêmica, discutida constantemente no Congresso Nacional. Esse polêmico ponto, vetado parcialmente pela Presidência da República, se alinha à ideia do artigo 57 da Lei 12.815/2013 e chegou a levar alcunha de emenda tio patinhas.

O foco desta pesquisa é a captura do contrato que se concretiza na prorrogação do arrendamento. O artigo 57 trata-se de um dos destaques da Lei 12.815/13 que determina que os contratos de arrendamento de terminais portuários firmados antes da Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/93) poderão ser prorrogados pelo mesmo prazo inicial.

A emenda foi apresentada pelo Deputado Eduardo Cunha. Importante citar que na tramitação havia intenção legal do Deputado Eduardo Braga, em permitir a prorrogação pelo prazo de até cinco anos. Essa emenda também foi apresentada por outros congressistas em textos idênticos:

- Deputado Luiz Sérgio (PT/RJ)
- Senador Alvaro Dias (PSDB/PR)
- Deputado Leonardo Quintão (PMDB/MG)
- Deputado Eduardo Cunha (PMDB/RJ)
- Senador Waldemir Moka (PMDB/MS)
- Deputado Edinho Bez (PMDB/SC)

- Deputado Márcio França (PSB/SP)
- Senador Aloysio Nunes (PSDB/SP)

Com a emenda destes representantes legislativos fica claro o intuito é defender um instituto que garanta que os arrendatários a manutenção de contratos com até 50 anos de vigência.

A interpretação deste instituto legal esbarra na fixação de limites à discricionariedade, dado que a margem de escolha, com base na aprovação de investimentos associada à discricionariedade não permite tratamento pleno pelo ordenamento jurídico-legal. Por conseguinte, a subjetividade associada pode levar a abusos e interpretações imprecisas daqueles que detêm a prerrogativa de analisar, no mérito, determinado ato administrativo sob os pressupostos da conveniência e oportunidade. Em tais condições, acaba por se confundir com o poder arbitrário, este identificado como ação contrária, que excede a lei.

A emenda autorizava o governo a renovar os contratos de arrendamento de terminais em portos públicos firmados a partir de 1993. Essa dita emenda, que chegou a ser apresentada 24 vezes no plenário até ser aprovada, poderá gerar questionamentos jurídicos no futuro no caso dos contratos que não venham a ser renovados. Entretanto nosso estudo revela que 7 textos são idênticos, fato que coloca em suspeição a origem da redação ou da ideia original.

O texto diz que contratos de arrendamento posteriores a fevereiro de 1993, quando foi aprovada a última Lei dos Portos, poderão ser renovados, *"desde que o arrendatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias"*.

Durante a votação da MP dos Portos na Câmara, o líder do PR, Anthony Garotinho (PR/RJ), batizou a emenda de "Tio Patinhas" por defender interesses econômicos dos empresários que atuam hoje nos portos públicos. O discurso foi realizado na sessão: 119.3.54.O às 19h52, quando operava-se a fase de tramitação ordinária, na data de 15/05/2013, na Câmara dos Deputados. Vejamos um trecho a seguir.

O SR. PRESIDENTE (Henrique Eduardo Alves) - Concedo a palavra ao nobre Deputado Anthony Garotinho, para uma Comunicação de Liderança, pelo Bloco Parlamentar PR/PTdoB/PRP/PHS/PTC/PSL/PRTB.

O SR. ANTHONY GAROTINHO (Bloco/PR-RJ. Como Líder. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, eu quero aqui, neste momento, fazer uma apelo à

Presidente Dilma Rousseff. Por tudo que nós fizemos, e nós eu incluo os brasileiros decentes, que estão em todos os partidos aqui, porque pessoas decentes e indecentes estão em todos os partidos. Não é privilégio de partido nenhum.

O apelo que eu faço à Presidente Dilma Rousseff é que, por tudo que nós fizemos aqui, desde a semana passada, para impedir que fosse aprovada uma medida que está dentro desta Emenda Aglutinativa nº 30, que acabou finalmente sendo aprovada, eu quero fazer um pedido à Sra. Presidente: Sra. Presidente Dilma Rousseff, vete a Emenda nº 30. E ela é simbólica: 30. Lembra 30 dinheiros, 30 moedas.

Sra. Presidente, pela sua história, e eu tenho certeza que, na qualidade de mulher valente e corajosa que é, não vai permitir que pessoas que se utilizaram da chantagem para chegar no dia de hoje, em cima da hora, vendo a necessidade do tempo para a aprovação, obrigaram a um acordo neste plenário para aprovar aquilo que não conseguiram aprovar no momento da discussão, porque toda a opinião pública estava ciente daquilo que estava sendo votado aqui.

Então, Sr. Presidente, para ser coerente com tudo o que nós falamos aqui, para que a Presidente da República continue sendo coerente com tudo o que ela tem dito à Nação, ela tem que vetar essa Emenda Aglutinativa nº 30, porque ela reintroduz dentro da emenda a emenda Tio Patinhas. Esta, Sr. Presidente, Emenda nº30 — perdoe-me, eu não quero citar nome — tem a impressão digital do Sr. Daniel Dantas.

Então, para sermos coerentes, nós encaminhamos não. Não que estejamos querendo atrapalhar qualquer tipo de entendimento, mas nós não podemos no momento da votação dizer sim, em outro momento da votação dizer não, no momento da votação dizer que é emenda Tio Patinhas, no outro momento da votação dizer que ela serve ao Brasil, no outro momento ela não serve ao Brasil, ela serve a interesses econômicos.

A análise dos discursos identificou ainda que outros congressistas também alcunharam o texto como sendo uma emenda fruto de captura, negando-se, em tese, a participar da comunhão de interesses econômicos: Veja em recorte o que diz o Deputado Federal Izalci (PSDB/DF), também pronunciado na sessão: 119.3.54.O de 15/05/2013, na Câmara dos Deputados:

O SR. PRESIDENTE (Henrique Eduardo Alves) - Como vota o PSDB?

O SR. IZALCI (PSDB-DF. Pela ordem. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, depois que o Líder do PR, Deputado Garotinho, disse agora na tribuna, repetindo e confirmando o que disse já nas votações anteriores, que essa Emenda nº 30 é uma emenda Tio Patinhas, a emenda dos porcos...

O SR. PRESIDENTE (Henrique Eduardo Alves) - Matéria vencida, o plenário votou. O plenário não pensou assim, tanto que a aprovou, Deputado. É matéria vencida, Deputado.

O SR. IZALCI - Permite que eu conclua, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Henrique Eduardo Alves) - Conclua, lógico, tem direito V.Exa.

O SR. IZALCI - O que ocorre é que essa emenda, Sr. Presidente, vai ficar para a história desta Casa. E aqui nessa folha tem inclusive um pedaço da minha assinatura, que foi montada. Eu não gostaria de participar disso, de ficar para a história com um pedacinho da minha assinatura numa emenda considerada aqui a emenda do Tio Patinhas, a emenda dos porcos.

As análises também demonstraram que o Deputado Mendonça Filho (DEM/PE) mostrou-se incomodado com a emenda tio patinhas. O presente discurso também foi realizado na sessão supracitada, anteriormente:

O SR. PRESIDENTE(Henrique Eduardo Alves) - Para falar a favor, com a palavra o Deputado Mendonça Filho.

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM-PE. Sem revisão do orador.)- Presidente, depois da atitude do Partido dos Trabalhadores e da emenda clone do Deputado Sibá Machado, estabeleceu-se um processo no plenário que é claro: o Governo quer apressar a votação, passar o rolo compressor por cima da Oposição; e a Oposição, legítima e regimentalmente, usa o espaço regimental para atrasar o processo e, se possível, ir pela madrugada apreciando essa medida provisória do atraso.

Eu quero dizer a vocês que eu vou esquecer um pouco o tema específico da emenda, porque o que interessa neste instante é debater o todo da Medida Provisória dos Portos, que é um absurdo. Eu já disse e quero repetir: um erro tremendo do Partido dos Trabalhadores. Boa parte da mídia brasileira comprou a ideia de que a medida vai modernizar os portos, mas não moderniza coisa alguma.

É um atraso só. É um atraso absurdo. É um retrocesso que não tem paralelo no mundo. Talvez na África, talvez algum país da África tenha o modelo adotado aqui no Brasil, o modelo que quer ser adotado pelo PT.

Mas é parte do projeto do poder ou o projeto de poder bolivariano. É a teoria de Gramsci, tomar o Estado por dentro, destruir as instituições, dominar os Estados, deixar os Municípios de joelhos, subordinar tudo e todos ao interesse do Governo de plantão do Partido dos Trabalhadores.

Então, eu entendo, francamente, que o prazo dessa medida provisória tem que se esgotar. Ela tem que cair, tem que ser enterrada. E nós temos que celebrar — celebrar — uma vitória da sociedade brasileira, porque, como se diz na minha terra: *Pau que nasce torto morre torto*. Não tem jeito. Não tem conserto. Ela já chegou atravessada. Na Comissão Mista, ficou pior ainda: essas emendas para um lado e para o outro, acusação dentro do Governo, Tio Patinhas para um lado, Tio Patinhas para outro.

E eu não quero saber dessa discussão, desse embate do Governo. Eu só quero reiterar, mais uma vez — e farei isso até o instante em que eu tiver direito à palavra na discussão da medida provisória —, que ela não interessa ao Brasil. É um engodo, é uma mentira, é uma inverdade, é uma enganação só a tese da modernidade. A modernidade só está na propaganda; a modernidade só está nas manchetes. É um atraso verdadeiro.

E vocês verão que o que aconteceu em vários setores...

(O microfone é desligado.)

O trecho destaca o contexto da legislação que foi objeto de veto, e que vai de encontro à nossa hipótese, acerca da captura de contrato. No primeiro bloco de discurso, o Deputado Garotinho acusou o Deputado Eduardo Cunha de apoiar interesses afetados pela proposta, indicando em sua acusação que Cunha defendia interesse da Santos Brasil, arrendatária de terminais portuários.

No recorte de textos, que indica o discurso anterior é verificada a preocupação com uma emenda que aglutina denúncias, que não foram investigadas pelo Conselho de Ética.

Essas denúncias, realizadas por parlamentares no uso da palavra indicam indícios de captura de interesses econômicos. Os diálogos apontam comentários que envolvem parlamentares e representantes da iniciativa privada.

Inicialmente, a emenda era defendida pelo líder do PMDB na Câmara, Eduardo Cunha (RJ), mas também foi apresentada em diferentes versões, com o mesmo objetivo, por deputados petistas e tucanos.

Segundo o noticiário que acompanhou a tramitação, o governo chegou a derrotar a emenda em uma das votações, mas acabou aceitando sua aprovação num acordo fechado com peemedebistas para garantir que a MP dos Portos fosse aprovada na Câmara dos Deputados.

Fato é que os contratos em vigor contemplam a possibilidade de renovação, mas o governo não gostaria que essa hipótese constasse da legislação. Isso, certamente porque, pelos planos do Planalto, a maior parte dos contratos não seria renovada para viabilizar uma remodelagem dos portos brasileiros.

Na figura 1, abaixo indicada temos a versão original do texto apresentado pelo governo e um recorte, na figura 2, que representa a emenda apresentada pelo PMDB sobre a renovação de contratos.

①

§2º A prorrogação dos contratos referidos no caput, desde que prevista expressamente, será condicionada à revisão dos valores do contrato e ao estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e investimentos.

②

TEXTO PROPOSTO

§2º A prorrogação dos contratos referidos no caput ocorrerá, por uma única vez e pelo **prazo máximo previsto em contrato**, desde que o arrendatário promova os **investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.**

Figura 1 -Versão original do texto apresentado pelo governo. 2- Emenda apresentada pelo PMDB sobre a renovação de contratos.

Após debates no Congresso, temos a seguir o artigo 57 da Lei 12.815/2013 tal como foi aprovado, inclusive, com indicação do veto no § 2º :

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#), que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1º A prorrogação antecipada de que trata o caput dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2º (VETADO).

§ 3º Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

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

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

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

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7º desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização

por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Numa análise generalista a leitura dos diálogos apontou a urgência na votação, uma vez que o prazo para validade da medida provisória expirava-se. O argumento expresso nos textos é que a MP dos Portos representa um avanço para modernização do setor portuário. Entretanto a mensagem oculta é propensa a encaminhar à Presidência um texto viciado de interesses externos.

Na votação do marco portuário, principalmente no Senado Federal, foi alegado, em síntese, tempo curto para apreciação e falta de técnica do assunto. Em resumo, podemos destacar ainda que, as mensagens que envolvem o Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória 595/12 registraram:

- manutenção da guarda portuária nos portos organizados;
- proibição do trabalho temporário em atividades envolvendo portos;
- garantia para que os sindicatos de portuários possam participar das negociações coletivas tanto em portos públicos quanto privados;
- cumprimento da Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) em relação à renda mínima e à aposentadoria especial dos trabalhadores portuários;
- criação de um grupo paritário (governo, trabalhadores e empresários) para discutir a qualificação dos portuários;
- adoção do princípio da multifuncionalidade, que unifica todas as categorias que atuam nos portos em uma única especialidade; e
- revisão do dispositivo da MP que prevê a possibilidade de o contrato de concessão abranger a administração do porto organizado, o que, em tese, autorizaria a privatização de portos públicos.


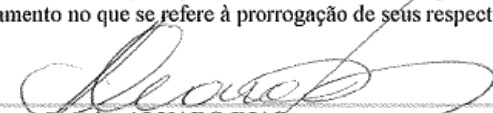
4.6 EMENDAS IDÊNTICAS

Após diagnóstico realizado nas 645 emendas é possível afirmar que emendas de petista e tucano possuem texto idêntico, quando analisado o viés proposto para prorrogação de contratos. Isso é um forte indício de captura, quando analisados sob o prisma da linguística escrita e do conteúdo. Entretanto não é suficiente para afirmar a proposição. No quadro a seguir apresentamos a relação de autores e emendas que apresentaram textos com similaridade de ideias:

AUTOR	EMENDA Nº
• Deputado Luiz Sérgio (PT/RJ)	172
• Senador Álvaro Dias (PSDB/PR)	204
• Deputado Leonardo Quintão (PMDB/MG)	231
• Deputado Eduardo Cunha (PMDB/RJ)	019, 021 e 022
• Senador Waldemir Moka (PMDB/MS)	183
• Deputado Edinho Bez (PMDB/SC)	531 e 532
• Senador Aloysio Nunes Ferreira (PSDB/SP)	031
• Deputado Márcio França (PSB/SP)	082, 083 e 135

Tabela 4: Relação de autores e emendas sobre prorrogação de contratos na MPV 595.


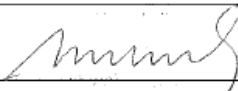
Fato é que dois parlamentares, um da base aliada e outro da oposição, apresentaram textos idênticos para justificar apoio a uma das mudanças de maior interesse de

 CONGRESSO NACIONAL		MPV 595 00204
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS		
Data 12/12/2012	Proposição Medida Provisória nº 595, de 06 de dezembro 2012	
Autor SENADOR ALVARO DIAS (PSDB-PR)		Nº do prontuário
1 <input type="checkbox"/> Supressiva 2. <input type="checkbox"/> substitutiva 3. <input checked="" type="checkbox"/> modificativa 4. <input type="checkbox"/> aditiva 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global		
Página	Artigo	Parágrafo
		Inciso
Alínea		
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO		
Dê-se ao § 1º do Art. 5º da Medida Provisória nº 595, de 2012, a seguinte redação:		
Art. 5		
§ 1º Os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até vinte e cinco anos, contado da data da assinatura, prorrogável uma única vez, até atingir o prazo máximo de cinquenta anos, desde que o concessionário ou arrendatário, conforme o caso, promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.		
JUSTIFICAÇÃO		
O art. 5º, § 1º, prevê o prazo de até 25 anos, prorrogável por no máximo igual período. Assim, há um prazo máximo total de cinquenta anos, reputado usualmente como adequado para a recuperação dos grandes investimentos realizados nesse setor. Este tem sido o prazo máximo de referência nos contratos de arrendamento e nos contratos de adesão relativos aos terminais de uso privativo misto, no âmbito da Lei nº 8.666.		
No entanto, nem sempre o prazo inicial é de 25 anos. Isso poderia gerar dúvidas na aplicação da regra atinente ao igual prazo na prorrogação, tal como já ocorre no âmbito da legislação geral de licitações e concessões. Cabe evitar essa dificuldade de interpretação por meio de regra que esclareça o modo de cálculo do prazo. Com a alteração, será respeitado o prazo máximo de cinquenta anos mesmo que o prazo inicial do contrato seja inferior a 25 anos.		
Por outro lado, pretende-se o estabelecimento de uma condição clara e objetiva para a prorrogação, nos exatos termos como vem prevista no art. 8º, § 2º, da MP nº 595. Uma vez que os terminais privados competirão com as instalações portuárias localizadas nos portos organizados, é necessário que tenham igual regramento no que se refere à prorrogação de seus respectivos contratos.		
 Senador ALVARO DIAS Líder do PSDB		

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
 Recebido em 12/12/2012, às 10:50
 Paula Teixeira - Mat. 255170

empresas portuárias. Os textos são do deputado Luiz Sérgio (PT-RJ) e do senador Álvaro Dias (PSDB-PR). Os congressistas são de partidos adversários, e, mesmo assim assinaram as propostas idênticas, abaixo indicadas:

Figura 2: Emenda modificativa de autoria do Senador Álvaro Dias

 <p>CONGRESSO NACIONAL</p> <p>APRESENTAÇÃO DE EMENDAS</p>	<p>MPV 595</p> <p>00173</p>	
	<p>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595/2012</p>	
<p>Autor DEPUTADO LUIZ SÉRGIO</p>	<p>Partido PT</p>	
<p>1. ___ Supressiva 2. ___ Substitutiva 3. X Modificativa 4. ___ Aditiva</p>		
<p>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</p>		
<p>Dê-se aos artigos 5º, § 1º, e 49, § 2º, da Medida Provisória nº 595/2012 a seguinte redação.</p> <p>Art. 5º ...</p> <p>§ 1º Os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até vinte e cinco anos, contado da data da assinatura, prorrogável por períodos iguais sucessivos, desde que o concessionário ou arrendatário, conforme o caso, promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.</p> <p>Art. 49 ...</p> <p>§ 2º. A prorrogação dos contratos referidos no <i>caput</i> ocorrerá por períodos iguais sucessivos, desde que o arrendatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.</p> <p style="text-align: center;">JUSTIFICATIVA</p> <p>Pretende-se o estabelecimento de uma condição clara e objetiva para a prorrogação, nos exatos termos como vem prevista no art. 8º, § 2º, da MP nº 595. Uma vez que os terminais privados competirão com as instalações portuárias localizadas nos portos organizados, é necessário que todas as categorias de particulares (concessionários, arrendatários e autorizados) tenham igual regramento no que se refere à prorrogação de seus respectivos contratos.</p>		
<p>PARLAMENTAR</p>		
		


Subsecretaria de Apoio às Comissões mistas
 Recebido em 12/12/2012 às 14h50
 Thiago Castro, Mat. 229754

Figura 3: Emenda modificativa de autoria do Deputado Luiz Sérgio

Vale dizer que esses dois documentos auxiliam na compreensão dos conteúdos das emendas apresentadas, postos que, servem para verificação da hipótese uma vez que

representam fortes interesses do setor. Leva-se em consideração a existência de duas forças políticas, quase antagônicas apresentarem o mesmo texto sobre o tema, que aponta para a postulação da inclusão da antecipação da prorrogação contratual. A ideia central do texto submetido apresenta questão de interesse dos setores regulados.

O documento, se trazido do meio externo por terceiros interessados, caracteriza a captura de interesses, dado que inclui na legislação questão afeta aos arrendatários beneficiando estes mesmos. O conteúdo defendido pelos dois congressistas tem teor semelhante ao da emenda do deputado Leonardo Quintão (PMDB-MG), em referência aos interesses econômicos envolvidos:

	CONGRESSO NACIONAL	Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas Recebido em 31/03/2012 Tramite / Matr.: 4654	MPV 595 00231
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS			
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595/2012			
Autor		Partido	
Leonardo Quintão		PMDB	
1. ___ Supressiva 2. ___ Substitutiva 3. <u>x</u> Modificativa 4. ___ Aditiva			
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO			
EMENDA MODIFICATIVA N.º 08 DE 2012			
Altera parcialmente o §2º do artigo 49 da Medida Provisória nº 595/2012, para dar ao dispositivo a seguinte redação:			
TEXTO ATUAL			
Art. 49. Os contratos de arrendamento em vigor na data de publicação desta Medida Provisória permanecerão vigentes pelos prazos neles estabelecidos, devendo ser licitados com a antecedência mínima de doze meses, contados da data de seu término.			
(...)			
§2º A prorrogação dos contratos referidos no caput, desde que prevista expressamente, será condicionada à revisão dos valores do contrato e ao estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e investimentos.			

TEXTO PROPOSTO

§2º A prorrogação dos contratos referidos no caput ocorrerá, por uma única vez e pelo prazo máximo previsto em contrato, desde que o arrendatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.

JUSTIFICATIVA

Em primeiro lugar, há que se assegurar a isonomia entre os contratos de arrendamento portuário e os contratos de autorização de exploração de atividade portuária.

O artigo 8, §2º, II da presente medida provisória determina que a autorização de instalação portuária terá prazo de até vinte e cinco anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que: *“o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento”*.

Essa previsão legislativa prestigia os investimentos nas instalações portuárias e propicia o incremento da competitividade entre os agentes do setor.

Considerando que a medida provisória tem como diretrizes a ampliação, modernização e estímulo aos investimentos também nas áreas do porto organizado, o dispositivo mencionado é inteiramente aplicável aos contratos de arrendamento portuário.

A revisão dos valores do contrato, o estabelecimento de novas obrigações e índices de movimentação mínima e investimentos são medidas prospectivas e sua exigência deve ser avaliada caso a caso. O investimento, por outro lado, é uma obrigação contratual e legal. Logo, deve ser prevista como condição para prorrogação do contrato.

Em segundo lugar, a previsão de que os contratos de arrendamento somente serão prorrogados mediante comprovação dos investimentos necessários a modernização e expansão das instalações portuárias resguarda a Administração Pública de eventual desequilíbrio econômico-financeiro pelo não cumprimento do cronograma de investimentos por parte do arrendatário.

Por fim, somente haverá estímulo a competitividade e investimento no setor portuário, caso sejam assegurados instrumentos normativos que privilegiem a simetria concorrencial entre instalações portuárias sujeitas ao arrendamento e a autorização.

PARLAMENTAR

Leonardo Quintão



Figura 4: Emenda Modificativa Aprovada na MPV 595

Ao final das votações a emenda do Deputado Leonardo Quintão foi a emenda aprovada. Mas ela só passou porque, com receio de ver a medida provisória perder a validade, o governo recuou e cedeu ao PMDB. A repetição dos argumentos aponta indício de negociação de textos, posto que os discursos são os mesmos.

O Deputado Quintão admitiu que propôs a alteração atendendo sugestão do presidente da Abratec - Associação Brasileira de Terminais de Contêineres de Uso Público. Com diferentes redações, a emenda foi apresentada 21 vezes no plenário até ser aprovada.

Embora os textos das emendas do deputado do PT e do senador tucano sejam o mesmo, Luiz Sérgio e Álvaro Dias afirmaram que as redações vieram prontas de suas respectivas assessorias. O petista apresentou seu texto às 9h30 do dia 13. O de Dias foi recebido às 10h50.

O jornalismo político informou ao senador que seu texto era igual ao do deputado Luiz Sérgio. O senador, líder do PSDB, não soube explicar como foi o processo de elaboração da emenda por seus assessores, tendo afirmado: *“Não sei se teve solicitação de lobistas.”* O deputado Luiz Sérgio disse que não se recordava de quem partiu a sugestão, tendo apenas declarado: *“Recebi de sindicato de estivadores a representantes da Abratec”*, afirmou. Confrontado com a informação de que o texto era igual ao do Senador Alvaro Dias, o deputado disse que recebeu a sugestão de um ex-assessor.

Os peemedebistas Eduardo Cunha (RJ), Waldemir Moka (MS) e Edinho Bez (SC), e Márcio França (PSB-SP). Todos negam que tenham sido manipulados pelo lobby das empresas portuárias. *“Ninguém me procurou até porque eu não recebo ninguém que*

queira sugerir emenda. Eu não gosto. Eu mesmo estudo e entendo o assunto”, disse Cunha.

4.7 MP dos portos é citada na operação lava jato

No desenvolver do trabalho chamou-nos atenção algumas matérias de cunho jornalístico que tem tratado ultimamente das ações de investigação da operação lava jato da Polícia Federal. Esta operação investiga o desvio de verba pública e casos de corrupção na PETROBRAS, envolvendo grandes empresas e seus representantes legais, atuando no meio político junto de parlamentares, que atuam em comunhão de desígnios para satisfazerem interesses particulares.

Uma das fases da operação lava jato deflagrou depoimentos que implicam parlamentares que atuaram em favorecimento de ações portuárias. Validamente este trabalho tem por finalidade observar a captura de contratos portuários, cuja trama inicia-se na fase constitutiva da legislação de portos. Neste sentido os depoimentos contendo informações inflamadas sobre o assunto, caracterizam a materialização de acusações formais acerca do lobby portuário. Ainda que trate de indícios, a formalização do assunto nas esferas investigativa e judicial reforçam a hipótese deste trabalho.

Decerto, assinala-se que o lobby do setor portuário na aprovação do instituto de prorrogação antecipada teve o papel de criar uma porta de acesso aos interesses em disputa, criando uma faculdade mais que discricionária, através da qual mantém-se como players os mesmos interessados aos processos de exploração portuária nacional.

Os dados apresentados abaixo baseiam-se em discursos produzidos pelos meios de comunicação, eivados de interesses ideológicos também, mas para essa pesquisa

auxiliam a reforçar a hipótese de que no processo de tomada de decisão sobre a legislação regulatória havia fortes indícios de atuação do setor em fazer com que a manutenção de suas posições nos arrendamentos não fosse alterada pela nova lei.

Segundo o Jornal GGN - a atuação do ex-presidente da Câmara Eduardo Cunha (PMDB), à época da votação da MP dos Portos foi citada em delação premiada às autoridades da Operação Lava Jato. O delator, Júlio Camargo, que representava interesses da japonesa Toyo no Brasil, afirmou que teve ao menos dois encontros com Cunha.

Segundo O Globo, Camargo relatou "três conversas" com Eduardo Cunha, "quando ele comandava a bancada do PMDB" na Câmara. "Segundo o executivo, nesses encontros, foram discutidos investimentos no setor de portos. À época, tramitava no Congresso a medida provisória que regulamentou o setor."

Camargo disse que a Toyo tinha interesse nos portos de Santos, Paranaguá e Salvador, e ele se encontrou com Cunha em São Paulo e no Rio de Janeiro para falar sobre isso. "O delator contou que, em uma das conversas, Cunha prometeu que, se Camargo obtivesse financiamento de bancos japoneses para os projetos portuários, faria 'gestões' para a contratação da multinacional. Cunha teria dito que 'poderia indicar qual procedimento poderia fazer perante o Ministério dos Transportes'. O executivo ressaltou, no entanto, que o projeto não deu certo porque não conseguiu financiamento externos."

Eduardo Cunha, em resposta à matéria de O Globo, afirmou que "provavelmente conheceu Julio Camargo", mas que não houve irregularidade nos contatos. Segundo ele, à época da discussão da MP dos Portos no Congresso ele era "muito consultado" sobre o

tema. Ao Estadão, o peemedebista disse que Camargo "queria investir e a nova legislação previa investimentos privados em áreas externas dos portos".

Cunha, ao longo de 2013, atuou contra a chamada MP dos Portos, na tentativa de impedir o governo de realizar novos leilões para concessão dos terminais portuários. Segundo reportagem da revista Isto É, mais de R\$ 240 mil doados foram destinados à campanha do deputado em 2010, por meio do PMDB do Rio. A AMC Holding, do grupo Libra, foi a signatária. A empresa é responsável pelo Porto de Santos.

5. CONCLUSÃO

A expressão do segmento portuário é de fácil percepção quando verificado os volumes movimentados pelo modal marítimo que passam pelos portos brasileiros. As dimensões de investimentos demandados, para expansão dos portos, revelam a amplitude do desafio. Os portos brasileiros são o ponto final dos principais corredores logísticos essenciais para o escoamento de cargas a longa distância. Registre-se que o TCU no Acórdão 2903-42/2014 trata da identificação de possíveis ineficiências e gargalos logísticos no escoamento de cargas, tratando inclusive da análise integrada de modos de transporte demonstrando a dimensão do desafio.

O novo marco regulatório portuário, estabelecido pela Lei nº 12.815/13 está a encorajar empresários e lideranças do setor. Com a promulgação do Decreto nº 8.033/13, que, entre outras disposições, revogou expressamente o Decreto nº 6.620/2008, deu-se um grande passo no sentido de reformular o quadro legal portuário. A edição da Portaria SEP 349/14 impôs ritmo e celeridade aos processos de prorrogação.

A nova legislação, em termos de regulação, permite movimentação de maior número de cargas, indiferente a periodicidade. Permitirá também que arrendatários possuam prorrogação de contratos portuários desde que realizem investimentos, que serão objetos de fiscalização por parte da Antaq. Contudo isso não é garantia de eficiência.

O presente trabalho explorou os temas competências, prorrogação e reequilíbrio dos contratos portuários. O foco da pesquisa foi o rito de prorrogação com base na discricionariedade, aplicando ainda técnicas de análise do discurso para investigação da hipótese. Restou demonstrada a interferência externa na formulação da legislação portuária, que, na forma de lobby configura a captura de interesses particulares, em detrimento do interesse público.

A participação da Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR como poder concedente, permitirá a ANTAQ promover uma melhor regulação no setor, visto que o exercício de diversas funções, centralizadas na Agência, apenas burocratiza o sistema. Entretanto, a independência frente ao mercado regulado e aos políticos é a receita para funcionamento eficiente da agência.

As substanciais alterações, enquanto marco regulatório, necessitarão de distância temporal, a qual permitirá avaliar se as demandas do mercado foram devidamente observadas e os objetivos, atendidos de forma satisfatória.

Passados três anos da ruptura com o sistema portuário anterior, ainda não há dados oficiais e informações que apresentem balanço positivo, gerado pela Lei. Segundo dados estatísticos da Antaq e SEP/PR estima-se um crescimento de 150% na movimentação de cargas até o ano de 2030.

Por outro lado, entende-se que, na atual conjuntura jurídica, não é possível conceber o novo marco portuário sem desconsiderar como o comprometimento do interesse público está em detrimento do interesse privado. A partir da análise dos procedimentos apontados pela Lei nº 12.815/2013 e legislação derivada é facilmente identificável a ocorrência do processo de captura, sendo ainda possível diferir, com alguma precisão, interesse público e o interesse privado. Extrai-se que da concepção impressa do artigo 57 da Lei 12.815/13 que os procedimentos de prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento, nos quais há participação dos arrendatários, infere-se que a negociação para prorrogação, ainda que legal, definida infraconstitucionalmente pelo novo marco portuário, permite que o contrato torne-se um objeto capturável. Restou demonstrado que esse fato tem origem no processo legislativo de formulação do texto, quando, historicamente, ocorreram intervenções externas na proposta de texto. A análise de conteúdo serve de prova à ciência, posto que demonstra que o instrumento legal construído sai viciado desde sua fase de formação legislativa. A codificação do material reforça que o *lobby* da captura se deu no processo de tomada de decisão;

A ideia de interesse público, via de regra, é construída de forma excessivamente minuciosa pela Administração Pública ou pelos servidores responsáveis pela tarefa de regulação, o que impede a sua nomeação *ex ante*. Por isso, entende-se preciso, que a questão da captura seja percebida do ponto de vista do comprometimento da imparcialidade da autoridade regulatória. Atualmente essa distinção é intrincada de ser levada a efeito. A probabilidade de captura não pode deixar de ser incluída em contrapartida pelos nossos decisores políticos quando se articulam sobre matérias de natureza regulatória, notadamente no que diz respeito às questões relativas às entidades e a matéria reguladora. As Agências Reguladoras, devem ser dadas fortes abonações em face dos interesses que visam regular. É preciso que haja acuidade na construção regulatória necessária a assegurar que a regulação seja efetivamente realizada em prossecução do interesse público, e não apenas corroborada por uma invocação (em vão) deste interesse como forma de legitimar uma auto-regulação privada com vista à prossecução de fins dos regulados.

Ainda que os procedimentos de participação do interessado no processo, junto à ANTAQ sejam legítimos e previstos na legislação, podemos definir como falha da regulação a fase de geração das decisões políticas e administrativas, às quais são trabalhadas para corresponder interesses particulares de quem as decide (dos agentes políticos e administrativos) e não a realização do bem comum. Esta situação cria uma grave ineficiência econômica.

A finalidade do Estado pode ser redirecionada e as decisões apuradas podem não operar de forma eficiente, uma vez que trabalhadas de forma a favorecer os interesses dominantes dos grupos mais influentes no processo de decisão. De modo confidencial, os setores portuários envolvidos, podem exercer influência sobre as ações regulatórias de maneira que seus interesses íntimos tenham preferência aos objetivos de eficiência e equidade, objetivos estes que devem ser perseguidos pela regulação. A atuação baseada em decisões direcionadas e favoráveis aos interessados próprios, é superlativamente grave quando comparadas às medidas desfavoráveis que geralmente são tomadas no âmbito da Administração Pública, até porque não são medidas que trabalham para a coletividade.

Em decorrência disso, esses ruídos da regulação podem conduzir a situações que, ainda que existam falhas de mercado, a atuação do Estado vem a introduzir mais custos sociais dos que os gerados pelas próprias deficiências do mercado. O certo é que, em matéria de regulação, a acomodação é progressiva e há muita que se fazer.

Os discursos demonstraram que: o instituto, apesar de trazer uma perspectiva de mudança nos investimentos do setor teve na sua criação um aspecto muito forte de incorporar os interesses dos atuais arrendatários portuários, que, com a aprovação do marco legal garantiram a permanência no negócio. Esse fato aloca muitas dúvidas acerca de como será esse novo capítulo da história dos portos públicos no Brasil. Assim, temos a partir dessa primeira análise uma prospecção futura para próximos trabalhos que consiste em estudar quais investimentos desse instituto foi capaz de trazer melhorias eficazes e como o ente regulador – ANTAQ vem mediando sua ação a partir desta inovação da legislação.

REFERÊNCIAS

- AGUILLAR, Fernando Herren. Controle Social dos Serviços Públicos. São Paulo: Max Limonad.1999.
- ALVEAL, Carmen. Estado e Regulação Econômica: O Papel das Agências Reguladoras no Brasil e na Experiência Internacional. Rio de Janeiro, 2003.
- ARAGÃO. Alexandre Santos de. Delegações de serviços públicos. Revista eletrônica de Direito Administrativo Econômico. No. 16, Nov/Dez/Jan 2009.
- BARDIN, L. Análise de conteúdo. Lisboa: Edições 70, 1979. 229 p.
- BENJO, Simão Isaac. Fundamentos de Economia da Regulação. Rio de Janeiro: Thex Ed., 1999.
- CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 22a ed. Rio de Janeiro, Lumen Juris, 2009, p. 467
- CARVALHO, Ricardo Lemos Maia L. de. As Agências de Regulação Norte Americanas a sua Transposição para os Países da Civil Law. p. 4. In: DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Regulatório: temas polêmicos. 2. ed. rev. e ampl. Belo Horizonte: Fórum, 2004.
- Curso de Direito Administrativo, Forense, RJ, 8ª ed., 1986, p. 304.
- CHIBENI, S. S. Algumas observações sobre o método científico. Departamento de Filosofia – Unicamp. São Paulo, 2006. Disponível em:
<www.unicamp.br/~chibeni/txdid/metodocientifico.pdf> Acesso em 19 de maio de 2009.
- DALLARI, Adilson Abreu et al. Regulação Portuária e Concorrência: Pareceres jurídicos e econômicos. Abratec, p. 7-47, 2009.
- DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Parcerias na Administração Pública: Concessão, Permissão, Franquia, Terceirização, Parceria Público-Privada e outras formas. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 2005.
- FACCIO, Ana Julian; RÜCKERT, Aldomar Arnaldo. As Contradições da Reforma do Estado de Modelo Neoliberal: Atores Locais/Regionais e o Projeto de Reativação do Trecho Ferroviário Passo Fundo - Marcelino Ramos/RS. Disponível em:
<www.revistageopolitica.com.br>. Acesso em: 12 jan. 2012.
- JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria geral das concessões de serviço público. São Paulo: Dialética, 2003.
- JUSTEN FILHO, Marçal. *O Direito das Agências Reguladoras Independentes*. São Paulo. *DIALÉTICA*, p. 369-370, 2002.
- JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de serviço Público. São Paulo: DIALÉTICA, 2003, p. 76)
- LEI nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em: 06 out. 2014.
- LEI nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm>. Acesso em: 06 out. 2014.
- LOBO & IBEAS. A convenção de arbitragem na nova Lei dos Portos. Informativo Arbitragem. Disponível em: < <http://www.loboeibeas.com.br/wp-content/uploads/2013/07/Informativo-de-Arbitragem-Edicao-03.pdf>>. Acesso em: 06 out. 2014.

MARTORELLI, Marco A. Negrão. A Lei 8.630 de 1993 (Lei de Modernização dos Portos), em seu Capítulo VI, bipartiu a administração. Disponível em: <<http://portogente.com.br/19856?id=%3A19856>>. Acesso em: 06 out. 2014.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 25. ed. São Paulo: Malheiros, 2000.

MELLO, Celso Antônio Bandeira. Direito Administrativo. 17. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

MINAYO, M. C. de S. O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde. 7. ed. São Paulo: Hucitec, 2000. 269 p.

_____. Discurso e leitura. São Paulo: Cortez, 1996. 118 p.

_____. Discurso e texto: formação e circulação dos sentidos. Campinas, SP: Pontes, 2001. 218 p.

_____. O que é lingüística. São Paulo: Brasiliense, 1989. 71 p.

_____. Uma amizade firme, uma relação de solidariedade e uma afinidade teórica. In: _____. Gestos de leitura: da história no discurso. Campinas, SP: UNICAMP, 1994. 277 p.

NETO, Floriano Azevedo Marques; LEITE, Fábio Barbalho. Peculiaridades do contrato de arrendamento portuário. Revista Trimestral de Direito Público, São Paulo, n. 42 p.142-164, 2003.

NETTO, Walter Pereira Dias. APLICAÇÃO DAS TEORIAS DA CAPTURA ("CAPTURE THEORY") E DOS FRUTOS DA ÁRVORE ENVENENADA NOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS. Disponível em <<http://jus.com.br/artigos/18296/aplicacao-das-teorias-da-captura-capture-theory-e-dos-frutos-da-arvore-envenenada-nos-processos-administrativos#ixzz3cf7VomPC>
<http://jus.com.br/artigos/18296/aplicacao-das-teorias-da-captura-capture-theory-e-dos-frutos-da-arvore-envenenada-nos-processos-administrativos#ixzz3cf5PUlg1>> Acesso em: 10 06. 2015.

NUNES, Edson; PEIXOTO, Vitor; RIBEIRO, Leandro Molhano. Agências Reguladoras no Brasil. Rio de Janeiro: Observatório Universitário, 2007.

PASOLD, Cesar Luiz. Lições Preliminares de Direito Portuário. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007.

PINTO, Céli Regina Jardim. ELEMENTOS PARA UMA ANÁLISE DE DISCURSO POLÍTICO. Disponível em <<http://online.unisc.br/seer/index.php/barbaroi/article/view/821>> Acesso em 21.02.2016

RUA, Maria das Graças. Análise de Políticas Públicas: Conceitos Básicos. In: RUA, M. G. O Estudo da Política: Tópicos Seleccionados. Brasília: Paralelo 15, 1998.

SENADO FEDERAL. Atividade Legislativa: Resultado de Sessões Deliberativas: 73ª Sessão, Brasília, 2013.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. Acórdão nº 1904/2009. Plenário. Processo nº 021.200/2008-9. Relator: Walton Alencar Rodrigues.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. Acórdão nº 2261/2011. Plenário. Processo nº 007.648/2011-1. Relator: André Luis de Carvalho

_____. Acórdão nº 2896/2009. Plenário. Processo nº 021.253/2008-2. Relator: Walton Alencar Rodrigues.

_____. Desenvolvimento de Infra-Estrutura de Transportes no Brasil: Perspectivas e Desafios. Brasília, 2007.

TRF, 5ª Região, Ap. Cível nº 342.739, Rel. Juiz FRANCISCO CAVALCANTI.

ANEXOS

ANEXO 1



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013.

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A **PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DEFINIÇÕES E OBJETIVOS

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

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

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

III - instalação portuária: 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;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: 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;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: 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 - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

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; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

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

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

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

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I

Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 4º A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

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

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

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

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

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

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

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

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

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

§ 4º (VETADO).

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

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

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

Seção II

Da Autorização de Instalações Portuárias

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

I - terminal de uso privado;

II - estação de transbordo de carga;

III - instalação portuária pública de pequeno porte;

IV - instalação portuária de turismo;

V - (VETADO).

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

I - a atividade portuária seja mantida; e

II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º A Antaq adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

§ 4º (VETADO).

Art. 9º Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a Antaq deverá:

I - publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e

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

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

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

Art. 11. O instrumento da abertura de chamada ou anúncio público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I - a região geográfica na qual será implantada a instalação portuária;

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações portuárias.

Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

Art. 12. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de instalação portuária quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado; ou

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a Antaq deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do caput.

Art. 13. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Seção III

Dos Requisitos para a Instalação dos Portos e Instalações Portuárias

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

Seção IV

Da Definição da Área de Porto Organizado

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Parágrafo único. A delimitação da área deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes.

CAPÍTULO III

DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

I - elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;

II - definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a Antaq fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

IV - estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários.

§ 1º Para os fins do disposto nesta Lei, o poder concedente poderá celebrar convênios ou instrumentos congêneres de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive com repasse de recursos.

§ 2º No exercício da competência prevista no inciso II do caput, o poder concedente deverá ouvir previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.

CAPÍTULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I

Das Competências

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

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;

II - assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;

III - pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;

IV - arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

V - fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;

VI - fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

VIII - 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;

IX - autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

X - suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XI - reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

XII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;

XIII - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;

XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

XV - organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

§ 3º O disposto nos incisos IX e X do § 1º não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 4º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 5º (VETADO).

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I - sob coordenação 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;

c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

Parágrafo único. O disposto no caput não afasta a aplicação das normas de licitação e contratação pública quando a administração do porto for exercida por órgão ou entidade sob controle estatal.

Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1º O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do poder público.

§ 2º A representação da classe empresarial e dos trabalhadores no conselho a que alude o caput será paritária.

§ 3º A distribuição das vagas no conselho a que alude o caput observará a seguinte proporção:

I - 50% (cinquenta por cento) de representantes do poder público;

II - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe empresarial; e

III - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe trabalhadora.

Art. 21. Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento.

Parágrafo único. A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.

Art. 22. A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23. A entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegadas.

Parágrafo único. O alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

Art. 24. 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 reprimir o contrabando e o descaminho, 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 - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;

VII - autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

VIII - administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;

IX - assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e

X - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO V

DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - 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;

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 ocorridas 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; e

VII - 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.

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

Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela Antaq.

§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga, quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

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 tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;

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

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheço;

III - relativas à movimentação de:

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

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

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

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

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 29. As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, poderão estabelecer-se como operadores portuários.

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

Art. 31. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

CAPÍTULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

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 - treinar e habilitar profissionalmente o 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; e

VII - 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

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 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou
- c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos 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; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por 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 e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4º As matérias constantes nas alíneas *a* e *b* do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35.

§ 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 constitui título executivo extrajudicial.

§ 4º 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.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 32;

II - editar as normas a que se refere o art. 42; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3º Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

Art. 40. 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 por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, 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: 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, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: 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: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

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

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3º O operador portuário, nas atividades a que alude o caput, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a [Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974](#).

§ 4º As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 40; e

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 inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Art. 42. 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 estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 45. (VETADO).

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

I - realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou

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

Parágrafo único. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

Art. 47. 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.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de 2 (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 Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

§ 2º Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Antaq, na forma do [inciso V do caput do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#).

Art. 51. O descumprimento do disposto nos arts. 36, 39 e 42 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no [inciso I do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 52. O descumprimento do disposto no caput e no § 3º do art. 40 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no [inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

CAPÍTULO VIII

DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II

Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:

I - 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;

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

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2º Para fins do Programa de que trata o caput, consideram-se:

I - dragagem: 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;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V - sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a 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.

§ 1º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2º Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.

§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#).

§ 5º A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do caput.

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#).

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#), que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1º A prorrogação antecipada de que trata o caput dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2º (VETADO).

§ 3º Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

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

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

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

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7º desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 4º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

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

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#).

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizadas e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da [Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996](#). ([Regulamento](#))

§ 2º O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

- I - objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;
- II - indicadores e critérios de avaliação de desempenho;
- III - retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e
- IV - critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas [Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), [8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), e [8.666, de 21 de junho de 1993](#).

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), em especial no que se refere às competências e atribuições da Antaq.

Art. 68. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano.

Art. 69. (VETADO).

Art. 70. O [art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29. Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela administração pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.

.....” (NR)

Art. 71. A [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“[Art. 13](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

.....” (NR)

“[Art. 14](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

[III](#) - depende de autorização:

.....

[c](#)) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

[g](#)) (revogada);

[h](#)) (revogada);

.....” (NR)

“Art. 20.

[I](#) - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

“[Art. 21](#). Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

.....” (NR)

“[Art. 23](#). Constituem a esfera de atuação da Antaq:

.....

[II](#) - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

[III](#) - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

§ 1º A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....” (NR)

“Art. 27.

[I](#) - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....

[III](#) - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

a) (revogada);

b) (revogada);

.....

[VII](#) - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

.....

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....
XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....
XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XXVII - (revogado).

§ 1º

.....
II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

.....
§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).” (NR)

“Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela Antaq obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR)

“Art. 34-A.”

.....
§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:

.....” (NR)

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

.....” (NR)

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....” (NR)

“Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:

.....” (NR)

“Art. 51-A. Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#).

§ 1º Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#).

§ 2º A Antaq prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR)

“Art. 56.”

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR)

“Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

Parágrafo único. As atas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“Art. 78. A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“Art. 78-A.”

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#).

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq.” (NR)

“Art. 81.”

.....
III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

IV - (revogado).” (NR)

“Art. 82.”

.....
§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

.....” (NR)

Art. 72. A [Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“[Art. 24-A](#). À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e 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.

.....
§ 2º

.....
[III](#) - a elaboração dos planos gerais de outorgas;

.....
[V](#) - o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

.....” (NR)

“[Art. 27](#).

.....
XXII -

[a](#)) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;

[b](#)) marinha mercante e vias navegáveis; e

[c](#)) participação na coordenação dos transportes aeroviários;

.....” (NR)

Art. 73. A [Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

“[Art. 10-A](#). É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da [Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991](#), e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

[Parágrafo único](#). O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 74. (VETADO).

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Ficam revogados:

I - a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#);

II - a [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#);

III - o [art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006](#);

IV - o [art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007](#);

V - os seguintes dispositivos da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#):

a) as [alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14](#);

b) as [alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27](#);

c) o [inciso XXVII do caput do art. 27](#);

d) os [§§ 3º e 4º do art. 27](#); e

e) o [inciso IV do caput do art. 81](#); e

VI - o [art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#).

Brasília, 5 de junho de 2013; 192ª da Independência e 125ª da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

César Borges

Manoel Dias

Miriam Belchior

Garibaldi Alves Filho

Luis Inácio Lucena Adams

Mário Lima Júnior

Este texto não substitui o publicado no DOU de 5.6.2013 - edição extra



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

MENSAGEM Nº 222, DE 5 DE JUNHO DE 2013.

VETO

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público, o projeto de lei de conversão que “Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências”.

Ouvidos, os Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão e a Secretaria de Portos da Presidência da República manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

Inciso VIII do art. 2º

“VIII - terminal indústria: instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e explorada mediante autorização, que atenda, cumulativamente, aos seguintes critérios:

a) movimentação exclusiva de cargas pertencentes ao autorizado, suas controladoras ou controladas, exceto nos casos previstos no art. 13 desta Lei;

b) integração a áreas industriais ou de produção ou estoque de produtos agropecuários, ou de lavra de jazidas de minerais, inclusive hidrocarbonetos, pertencentes ao mesmo grupo econômico; e

c) movimentação exclusiva de granéis sólidos e líquidos, insumos e produtos intermediários destinados às áreas de que trata a alínea b.”

Inciso V do art. 8º

“V - terminal indústria.”

§§ 2º e 3º do art. 9º

“§ 2º É dispensável o procedimento previsto no inciso II do § 1º para requerimento de autorização de terminal indústria, desde que não haja interferência nas operações de instalações portuárias em áreas de portos organizados próximas.

§ 3º Na hipótese de dispensa prevista no § 2º, é vedada a conversão da autorização para a exploração de terminal indústria em qualquer das outras modalidades de exploração previstas nesta Lei, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos.”

Razões dos vetos

“O conceito de terminal indústria incluído no projeto de lei retoma a distinção entre carga própria e de terceiros, cuja eliminação era uma das principais finalidades do novo marco legal para o setor portuário. A retomada de restrições ao tipo de carga a ser movimentada em cada terminal portuário constitui um empecilho à ampla abertura do setor e à elevação da concorrência, objetivos primordiais da Medida Provisória.”

§ 4º do art. 6º

“§ 4º É vedada a participação na licitação a que se refere o **caput** de empresas com participação societária de empresas de navegação marítima em percentuais superiores a 5% (cinco por cento), excluídas desta vedação as empresas públicas, as sociedades de economia mista e suas subsidiárias.”

§ 4º do art. 8º

“§ 4º É vedada a participação na licitação a que se refere o **caput** de empresas com participação societária de empresas de navegação marítima em percentuais superiores a 5% (cinco por cento), excluídas desta vedação as empresas públicas, as sociedades de economia mista e suas subsidiárias.”

Razões dos vetos

“Em que pese a intenção meritória de preservar a concorrência no setor portuário, da maneira como foram redigidos, os dispositivos restam inócuos. Em primeiro lugar, porque se limitam a impor restrições à participação das empresas de navegação na licitação, mas silenciam sobre a possibilidade dessas mesmas empresas adquirirem participação societária em terminais portuários. Além disso, os dispositivos criam uma regra que é facilmente superável por meio de acordos de acionistas e outras operações societárias, pois não qualificam o tipo de participação vedado, nem estendem as limitações ao grupo econômico como um todo. Por fim, no caso do art. 8º, § 4º, o texto faz referência à participação em licitações para terminais autorizados, procedimento que sequer é previsto no projeto de lei.”

Parágrafo único do art. 28

“Parágrafo único. Caso o interessado entenda necessária a utilização de mão de obra complementar para execução das operações referidas no **caput**, deverá requisitá-la ao órgão gestor de mão de obra, regra que também se aplica aos casos em que for utilizada embarcação na navegação interior para suprir impossibilidade de acesso de embarcação de longo curso e cabotagem.”

Razões do veto

“A modificação promovida no dispositivo, que tratava primordialmente da dispensa da intervenção de operadores portuários, estende impropriamente a intermediação do órgão gestor de mão de obra às embarcações de navegação interior. Além disso, a proposta extrapola os termos do acordo negociado entre o Poder Executivo, os representantes do Congresso Nacional e as entidades representativas dos trabalhadores portuários. O veto não afeta a regra prevista no próprio projeto de lei para utilização do órgão gestor de mão de obra dentro do porto organizado.”

Art. 69

“Art. 69. As concessões e permissões mencionadas no § 3º do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, com a redação dada pela Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003, vigentes por ocasião da publicação desta Lei, serão prorrogadas de forma a se atingir o prazo de 25 (vinte e cinco) anos, contados da data de assinatura do respectivo instrumento concessório, podendo ser prorrogado por 5 (cinco) anos.”

Razão do veto

“O dispositivo trata de matéria estranha ao projeto de lei e que poderá ser debatida pelo Congresso Nacional durante a tramitação da Medida Provisória nº 612, de 2013.”

Os Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, a Advocacia Geral da União e a Secretaria de Portos da Presidência da República opinaram pelo veto ao dispositivo a seguir transcrito:

§ 1º do art. 5º

“§ 1º Os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, contado da data da assinatura, prorrogável uma única vez, até atingir o prazo máximo de 50 (cinquenta) anos, desde que o concessionário ou arrendatário, conforme o caso, promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.”

Razões do veto

“A alteração realizada no texto excluiu a expressão ‘a critério do Poder Concedente’. Assim, pretendeu criar um mecanismo de prorrogação automática das concessões e dos arrendamentos, que dependeria apenas da realização dos investimentos previstos em contrato. Tal modificação retira do Poder Executivo a prerrogativa de avaliar a conveniência e a oportunidade de cada prorrogação, prejudicando a sua capacidade de planejamento e gestão do setor portuário e violando o princípio constitucional da Separação de Poderes.”

Já os Ministérios da Fazenda, da Justiça, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Trabalho e Emprego e a Secretaria de Portos da Presidência da República manifestaram-se pelo veto ao seguinte dispositivo:

§ 5º do art. 17

“§ 5º A vigilância e a segurança do porto organizado serão exercidas diretamente pela Guarda Portuária.”

Razões do veto

“O dispositivo pode acarretar conflitos entre as atribuições previstas para a guarda portuária e as competências exercidas privativamente por alguns órgãos públicos no porto. Notadamente, o texto é incompatível com o art. 24, III, do projeto de lei, que estabelece para o Ministério da Fazenda a função de ‘vigilância aduaneira’ e de ‘reprimir o contrabando e o descaminho’. Finalmente, a proposta viola o acordo que havia sido estabelecido entre o Poder Executivo, os representantes do Congresso Nacional e as entidades representativas dos trabalhadores portuários, segundo o qual o tema da guarda portuária seria tratado na forma do inciso XV do próprio art. 17.”

Ouvidos, os Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Trabalho e Emprego e a Secretaria de Portos da Presidência da República manifestaram-se pelo veto ao seguinte dispositivo:

Art. 45

“Art. 45. É necessária a inscrição do trabalhador portuário avulso em cadastro de trabalhadores portuários avulsos que ateste a qualificação profissional para o desempenho das atividades previstas no § 1º do art. 40 desta Lei.”

Razões do veto

“Da forma redigida, o texto não deixa claro qual o alcance deste novo cadastro. Se for voltado aos trabalhadores que atuam dentro do porto organizado, o dispositivo conflita diretamente com as competências do órgão gestor de mão de obra, previstas nos arts. 32, II e III, e 41, I e § 1º do projeto de lei. Por outro lado, se não for este o caso, o artigo parece reproduzir o funcionamento do órgão gestor de mão de obra para os trabalhadores que atuam fora do porto organizado. Isso porque trata como obrigatória a inscrição dos trabalhadores portuários avulsos no cadastro criado. Dessa forma, o dispositivo violaria um dos principais itens do acordo negociado entre o Poder Executivo, os representantes do Congresso Nacional e as entidades representativas dos trabalhadores portuários, ao estender a lógica do órgão gestor de mão de obra para os terminais localizados fora da área do porto organizado.”

Os Ministérios da Fazenda, da Justiça, do Planejamento, Orçamento e Gestão, a Advocacia Geral da União e a Secretaria de Portos da Presidência da República manifestaram-se, ainda, pelo veto aos seguintes dispositivos:

Art. 56

“Art. 56. Os contratos de arrendamento celebrados anteriormente à Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, deverão ser renovados por mais 1 (um) único período, não inferior ao prazo consignado no respectivo contrato.

Parágrafo único. Os contratos de concessão de portos públicos a empresas privadas celebrados pela União antes de 25 de fevereiro de 1993 poderão, a critério do poder concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez, pelo prazo de até 5 (cinco) anos.”

Razões do veto

“O *caput* propõe a renovação obrigatória dos contratos de arrendamento celebrados antes da Lei nº 8.630, de 1993. Tal proposta viola o princípio constitucional da Separação de Poderes, ao retirar do Poder Executivo a prerrogativa de avaliar a conveniência e a oportunidade de eventuais prorrogações daqueles contratos. Além disso, ao impor uma renovação para todos os instrumentos, independentemente da previsão contratual e da vigência de cada um deles, a proposta fere também o princípio da isonomia. O parágrafo único, por sua vez, refere-se a um único caso em todo País, o Porto de Imbituba. Tal concessão já está vencida desde 2012 e os preparativos para uma nova licitação já estão em andamento. Os dois dispositivos, em conjunto, prejudicam a capacidade do Poder Concedente de planejar e gerir o setor portuário nacional.”

§§ 2º e 4º do art. 57

“§ 2º A obrigação prevista no § 1º respeitará o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e as condições de competitividade entre portos organizados e terminais de uso privado.”

“§ 4º A prorrogação dos contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, poderá ocorrer por uma única vez e pelo prazo máximo previsto em contrato, desde que o arrendatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.”

Razões dos vetos

“O texto tenta estabelecer, para os terminais já instalados, salvaguardas contra a ampliação da competição no setor portuário. Com isso, extrapola os termos dos contratos de arrendamento vigentes, confunde os dois regimes de exploração de instalações portuárias e contraria um dos objetivos centrais da Medida Provisória, que era o aumento da concorrência no setor. Ademais, ao propor novamente a prorrogação automática dos contratos de arrendamento, viola o art. 2º da Constituição Federal.”

Ouvidos, os Ministérios da Fazenda, da Previdência Social, do Trabalho e Emprego, do Planejamento, Orçamento e Gestão e a Secretaria de Portos da Presidência da República apontaram pelo veto ao seguinte dispositivo:

Art. 74

“Art. 74. O art. 58 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 58.”

§ 1º A comprovação da efetiva exposição do segurado aos agentes nocivos será feita mediante formulário, na forma estabelecida pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, emitido pela empresa ou seu preposto, salvo o disposto no § 5º,

com base em laudo técnico de condições ambientais do trabalho expedido por médico do trabalho ou engenheiro de segurança do trabalho nos termos da legislação trabalhista.

.....
§ 5º A comprovação da efetiva exposição do trabalhador portuário avulso aos agentes nocivos será feita pelo órgão gestor de mão de obra portuária, na forma do regulamento, observadas as disposições deste artigo.

§ 6º A comprovação da efetiva exposição do trabalhador portuário avulso não vinculado ao órgão gestor de mão de obra portuária será feita pelo sindicato da categoria profissional. (NR)”

Razões do veto

“O veto do dispositivo foi solicitado em documento encaminhado pela Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios nas Atividades Portuárias - FENCCOVIB, filiada à Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil – CTB; pela Federação Nacional dos Portuários – FNP, filiada à Central Única dos Trabalhadores – CUT; e pela Federação Nacional dos Estivadores – FNE, filiada à Força Sindical. Tais entidades argumentam que os órgãos gestores de mão de obra não deveriam ser os únicos a realizar a comprovação da efetiva exposição dos trabalhadores aos agentes nocivos e que o tema pode ser tratado de maneira mais adequada em nível infralegal.”

Essas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Este texto não substitui o publicado no DOU de 5.6.2013 - edição extra



Presidência da República Secretaria de Portos

Portaria SEPPR Nº 349 DE 30/09/2014

Publicado no DO em 1 out 2014

Regulamenta o art. 57 da Lei nº. 12.815, de 5 de junho de 2013, e dá outras providências.

O Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, no uso das suas atribuições que lhe conferem art. 87 parágrafo único e os incisos I e II da Constituição Federal e

Considerando os incisos I e III do art. 16 e o art. 57 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013,

Resolve:

Art. 1º Regulamentar o art. 57 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que trata da prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento portuário em vigor firmados sob a vigência da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada.

CAPÍTULO I

DOS OBJETIVOS

Art. 2º Constituem objetivos da Portaria:

I - assegurar a realização de investimentos imediatos com vistas à expansão, modernização e otimização das instalações portuárias;

II - uniformizar e padronizar os critérios de análise dos pedidos de prorrogação antecipada; e

III - dar publicidade e transparência aos trâmites e critérios de análise dos pedidos de prorrogação antecipada.

CAPÍTULO II

DAS COMPETÊNCIAS

Art. 3º No âmbito da Portaria, compete à Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR:

I - verificar o cumprimento dos requisitos de admissibilidade;

II - analisar e deliberar sobre o Plano de Investimentos; e

III - celebrar o Termo Aditivo.

Art. 4º Fica atribuída à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq a competência para:

I - analisar e deliberar sobre os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - Evtea;

II - aferir a adimplência financeira da arrendatária perante a Agência; e

III - analisar e deliberar sobre o Projeto Executivo.

Art. 5º Fica atribuído à Autoridade Portuária do porto organizado a competência para:

I - aferir o cumprimento das obrigações contratuais vigentes;

II - acompanhar a execução física do Projeto Executivo; e

III - subsidiar com análises, documentos e informações a SEP/PR e a Antaq.

CAPÍTULO III

DOS REQUISITOS DE ADMISSIBILIDADE

Art. 6º Nos termos do art. 57 da Lei nº 12.815, de 2013, a SEP/PR, a seu critério, poderá prorrogar antecipadamente os contratos de arrendamento em vigor que, cumulativamente, atendam aos seguintes requisitos:

I - tenham sido firmados sob a vigência da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; e

II - possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada.

Parágrafo único. A arrendatária deverá manifestar expressamente o interesse de realizar novos investimentos, nos termos de Plano de Investimentos a ser proposto à SEP/PR, para aprovação.

CAPÍTULO IV

DOS CRITÉRIOS

Art. 7º A prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento a que se refere o caput do art. 6º observará cumulativamente os seguintes critérios:

I - o cumprimento das obrigações contratuais vigentes;

II - a aprovação do Plano de Investimentos; e

III - a aprovação do Evtea.

Seção I

Das Obrigações Contratuais

Art. 8º O cumprimento das obrigações contratuais vigentes será atestado por meio de relatório circunstanciado elaborado pela Autoridade Portuária, o qual analisará, entre outros aspectos e, no que couber, informações relativas:

I - ao atendimento dos níveis mínimos de movimentação;

II - aos investimentos obrigatórios;

III - às melhorias implementadas pela arrendatária;

IV - à qualidade e aos parâmetros de desempenho;

V - à adimplência financeira da arrendatária e das pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas ou de controlador comum com a arrendatária perante a Autoridade Portuária;

VI - a penalidades aplicadas;

VII - às obrigações específicas relacionadas à prorrogação do contrato; e

VIII - à manutenção das condições de habilitação jurídica, qualificação técnica e econômica e regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista.

Parágrafo único. O relatório circunstanciado deverá ser encaminhado acompanhado dos seguintes documentos e informações:

I - cópia do processo administrativo referente ao procedimento licitatório do contrato de arrendamento, digitalizada com uso de componente que permita reconhecimento ótico de caracteres (OCR);

II - cópia do contrato de arrendamento e respectivos termos aditivos, bem como dos comprovantes das respectivas publicações em diário oficial, digitalizada com uso de componente que permita reconhecimento ótico de caracteres (OCR);

III - relação de procedimentos e processos judiciais e extrajudiciais relativos ao contrato de arrendamento, em tramitação ou com trânsito julgado, mas pendente de execução, nas esferas federal, estadual e municipal; e

IV - informações comparativas relativas aos terminais congêneres.

Seção II

Do Plano de Investimento

Art. 9º O Plano de Investimentos corresponde à descrição simplificada dos investimentos pretendidos e da capacidade e do desempenho esperados.

§ 1º O Plano de Investimentos deverá ser elaborado em conformidade com as políticas e as diretrizes públicas, o planejamento do setor portuário e a vocação da área arrendada.

§ 2º A arrendatária poderá apresentar pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento associado a eventos pretéritos conjuntamente com o Plano de Investimentos.

§ 3º A não apresentação do pedido de que trata o § 2º implicará o reconhecimento, em caráter irrevogável e irretroatável, pela arrendatária, do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento.

§ 4º O Plano de Investimentos é considerado, para todos os fins, investimento mínimo.

Seção III

Do Evtea

Art. 10. O Evtea observará:

I - o Plano de Investimentos; e

I - os normativos vigentes que regulamentem a matéria.

§ 1º Na hipótese de a arrendatária apresentar pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento associado a eventos pretéritos conjuntamente com a prorrogação antecipada, o Evtea o considerará, para todos os efeitos.

§ 2º O investimento indicado no Plano de Investimentos cujo prazo de amortização, nos termos do Evtea, exceder o prazo da prorrogação não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º O Evtea não é vinculativo, mas, após aprovado pela Antaq, será utilizado para a definição de elementos do Termo Aditivo.

CAPÍTULO V

DOS PROCEDIMENTOS

Art. 11. O pedido de prorrogação antecipada será inicialmente dirigido à SEP/PR, acompanhado dos seguintes documentos:

I - Plano de Investimentos;

II - Evtea,

III - pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento associado a eventos pretéritos, se houver;

IV - documentos relativos à manutenção das condições de habilitação jurídica, qualificação técnica e econômica e regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista; e

V - outros documentos, que a arrendatária julgar pertinentes, em especial, mas não limitado, aos aspectos referenciados no art. 8º.

Art. 12. A SEP/PR solicitará o relatório circunstanciado de que trata o art. 8º à Autoridade Portuária, que se pronunciará no prazo de até quinze dias, contados do recebimento da solicitação.

Art. 13. A SEP/PR verificará o cumprimento dos requisitos de admissibilidade, bem como deliberará preliminarmente sobre o Plano de Investimentos, no prazo de sessenta dias.

§ 1º O pedido de prorrogação antecipada será indeferido preliminarmente nos casos de:

I - não cumprimento dos requisitos de admissibilidade; e

II - não aprovação do Plano de Investimentos.

§ 2º Da decisão de que trata o § 1º caberá solicitação de reconsideração, no prazo de cinco dias, contados do recebimento da comunicação de indeferimento.

§ 3º Deferido preliminarmente o pedido de prorrogação antecipada, a SEP/PR encaminhará o processo à Antaq.

Art. 14. Na análise do Evtea, a Antaq deverá considerar o disposto no art. 11.

§ 1º Se durante a análise do Evtea for constatada a necessidade de revisão do Plano de Investimentos, a Antaq deverá solicitar a reavaliação e os ajustes que se fizerem necessários à arrendatária e comunicar o fato à SEP/PR.

§ 2º Na hipótese de não aprovação do Evtea, a Antaq comunicará a decisão à arrendatária.

§ 3º Da decisão de que trata o § 2º caberá solicitação de reconsideração, no prazo regulamentar.

§ 4º Mantida a decisão de não aprovação, os autos serão arquivados, após comunicação à arrendatária.

§ 5º Na hipótese de aprovação do Evtea, a Antaq restituirá o processo à SEP/PR, para ratificação da aprovação do Plano de Investimentos e celebração do Termo Aditivo, juntamente com declaração circunstanciada acerca da adimplência financeira da arrendatária e das pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas ou de controlador comum com a arrendatária perante a Agência Reguladora.

Art. 15. A SEP/PR e a Antaq poderão, a qualquer tempo, solicitar informações adicionais e complementares e esclarecimentos à Autoridade Portuária, à arrendatária, a quaisquer entidades e órgãos públicos e a terceiros.

CAPÍTULO VI

DO TERMO ADITIVO

Art. 16. A prorrogação antecipada do contrato de arrendamento será formalizada por meio de Termo Aditivo, a ser celebrado entre a SEP/PR e a arrendatária, com a intervenção da Antaq e da Autoridade Portuária, que conterà, dentre outras, cláusulas relativas:

I - às obrigações de investimento, de capacidade, de desempenho e de movimentação mínima, em conformidade com o Plano de Investimentos e seus prazos; e

II - ao Projeto Executivo.

Parágrafo único. Os parâmetros de desempenho e de movimentação mínima considerarão, entre outros fatores, as regras contratuais vigentes, a projeção de movimentação total de cargas e o desempenho de terminais semelhantes.

Art. 17. Nos casos em que os investimentos propostos no Plano de Investimentos não sejam suficientes para manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento até o término da vigência contratual prorrogada constará no Termo

Aditivo obrigação futura de investimentos a serem realizados, de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento.

§ 1º O Termo Aditivo conterá ainda fórmula para a correção dos valores remanescentes a serem investidos ao longo do tempo e a data limite para a apresentação de novo Plano de Investimentos.

§ 2º Na hipótese prevista no caput, a arrendatária poderá, alternativamente e a critério da SEP/PR, propor o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento na Remuneração do Arrendamento, em parcela única, ou no prazo do contrato de arrendamento.

Art. 18. Para fins de padronização e uniformização dos contratos de arrendamento, a SEP/PR poderá determinar a consolidação dos instrumentos contratuais firmados.

CAPÍTULO VII DO PROJETO EXECUTIVO

Art. 19. A arrendatária deverá apresentar à SEP/PR, no prazo de até doze meses contados da data da assinatura do Termo Aditivo, Projeto Executivo referente ao Plano de Investimentos aprovado com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) do profissional competente, na forma da regulamentação vigente.

§ 1º O Projeto Executivo conterá, entre outros, planilha orçamentária, com a respectiva ART do profissional competente, contemplando os investimentos

propostos, bem como planilha com a descrição dos serviços ou itens de fornecimento contemplados nas verbas destinadas ao programa de manutenção, melhoria, atualização e renovação de ativos depreciados, se for o caso.

§ 2º Na especificação dos custos serão considerados preços e códigos de sistemas referenciais de custos oficiais e preços de referência empregados pelo Governo Federal em projetos de natureza assemelhada já avaliados por órgãos de controle, admitida, na ausência daqueles, a adoção de valores de mercado, mediante a apresentação de, no mínimo, três orçamentos firmados por fornecedores idôneos.

Art. 20. A SEP/PR encaminhará o Projeto Executivo à Antaq, para análise e deliberação quanto à conformidade com o Plano de Investimentos aprovado e o Evtea, ouvida a Autoridade Portuária.

§ 1º A Antaq dará ciência à SEP/PR da análise e da deliberação de que trata o caput.

§ 2º Caso o investimento indicado no Projeto Executivo seja inferior ao previsto no Plano de Investimentos aprovado, a arrendatária deverá, alternativamente e a critério da SEP/PR, propor a reversão imediata do valor de investimento não contemplado no Projeto Executivo em Remuneração do Arrendamento, a ser paga em parcela única, ou a readequação do prazo do contrato de arrendamento, para efeitos de reequilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º O investimento indicado no Projeto Executivo que ultrapassar o investimento previsto no Plano de Investimentos aprovado não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

§ 4º A análise e deliberação da Antaq sobre o Projeto Executivo não exclui a responsabilidade exclusiva da arrendatária pela adequação e qualidade dos investimentos realizados, assim como pelo cumprimento das obrigações contratuais, regulamentares e legais.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 21. Os pedidos de prorrogação antecipada em tramitação deverão ser adaptados aos termos desta portaria, mediante instrução complementar, sem prejuízo da continuidade das análises em curso.

§ 1º O prazo de que trata o art. 13 contará da data da aprovação do Evtea.

§ 2º É dispensada a instrução complementar dos pedidos de prorrogação antecipada já deliberados pela Antaq.

Art. 22. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

CÉSAR BORGES

ANEXO 4



CONGRESSO NACIONAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória N° 595** que *“Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências”*.

CONGRESSISTAS	EMENDAS N°S
Senador ALVARO DIAS	001; 198; 199; 200; 201; 202; 203; 204; 205; 206; 207; 549; 550; 551;
Deputada CIDA BORGHETTI	002;
Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ	003; 032; 033; 034; 035; 036; 037; 038; 039; 040; 041; 042; 043; 044; 045; 046; 047; 048; 049; 050; 051; 052; 053; 054; 055; 056; 057; 058; 059; 060; 061; 062; 063; 064; 065; 066; 067; 068; 069; 070; 071; 212;
Deputado BERNARDO SANTANA DE VASCONCELLOS	004; 005; 006; 073;
Deputado OTÁVIO LEITE	007; 008;
Deputado ANDRÉ FIGUEIREDO	009; 010; 011; 012;
Deputado CESAR COLNAGO	013; 014; 015; 016; 407; 408; 409; 410; 411; 412; 413; 483;
Deputado EDUARDO CUNHA	017; 018; 019; 020; 021; 022; 023; 024; 025;
Senador ACIR GURGACZ	026; 027; 028; 347; 348; 349; 350; 351; 352;
Deputado LUIZ ALBERTO	029;
Deputado MILTON MONTI	030;
Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA	031;

Deputado CÂNDIDO VACCAREZZA	072;
Deputado PAUDERNEY AVELINO	074; 075; 076; 077; 078; 079; 080; 081;
Deputado MÁRCIO FRANÇA	082; 083; 084; 085; 086; 087; 088; 089; 090; 091; 092; 093; 094; 095; 096; 097; 098; 099; 100; 101; 102; 103; 104; 105; 106; 107; 108; 109; 110; 111; 112; 113; 114; 115; 116; 117; 129; 130; 131; 132; 133; 134; 135; 136; 137; 138; 139; 140; 141; 142; 143; 144; 145; 146; 147; 148; 149; 150; 151; 152; 153; 154; 155; 156; 157; 489; 490; 491; 492; 493; 494; 495; 496; 497; 498; 499; 500; 501; 502; 503; 504; 505; 506; 507; 508; 509; 510; 511; 512;
Deputado RUBENS BUENO	118; 119; 120; 121;
Deputado LUIZ NISHIMORI	122; 123; 124;
Senador ARMANDO MONTEIRO	125; 126; 127;
Deputado BETO MANSUR	128;
Senador PAULO BAUER	158;
Deputado HENRIQUE OLIVEIRA	159;
Senador FLEXA RIBEIRO	160; 161; 162; 163;
Deputado LUIZ SÉRGIO	164; 165; 166; 167; 168; 169; 170; 171; 172; 173; 174; 175; 176; 177; 178; 179; 180; 181; 182;
Senador WALDEMIR MOKA	183; 581; 582; 583; 584; 585; 586;
Deputado ESPERIDIÃO AMIN	184;
Senadora LÍDICE DA MATA	185; 186; 187; 188; 189;
Deputado MENDONÇA FILHO	190; 191; 192; 193; 194;
Deputado MARCOS MONTES	195; 196; 197;
Senador JOSÉ AGRIPINO	208; 209; 210; 211;
Deputada IRINY LOPES	213; 214; 215; 216; 217; 218; 219; 220; 221; 222;
Senador GIM	223;
Deputado LEONARDO QUINTÃO	224; 225; 226; 227; 228;

	229; 230; 231; 232; 233; 234; 235; 236; 237; 238; 239; 240; 241; 242; 243; 244; 245; 246; 247; 248; 249; 250; 251;
Deputado PAULO PEREIRA DA SILVA	252; 253; 254; 255; 256; 257; 258; 259; 260; 261; 262; 263; 264; 265; 266; 267; 268; 269; 270; 271; 272; 273; 274; 275; 276; 277; 278;
Deputado JERÔNIMO GOERGEN	279; 280;
Deputado GLAUBER BRAGA	281; 282; 283; 284; 285; 286; 287; 288; 289; 290; 291; 292; 293; 294; 295; 296; 297; 298; 299; 300; 301; 302; 303; 304; 305; 306; 307; 308; 309; 310; 311; 312; 313; 314; 315; 316; 317; 318; 319; 320; 321; 322; 323; 324;
Deputado MOREIRA MENDES	325;
Deputado WASHINGTON REIS	326;
Deputada JÔ MORAES	327; 328; 329; 330;
Deputado ARTHUR OLIVEIRA MAIA	331;
Deputado PAULO RUBEM SANTIAGO	332; 552; 553; 554; 555; 556; 557; 558;
Deputado EDUARDO SCIARRA	333; 334; 335; 336; 337;
Deputado MAURO BENEVIDES	338;
Deputado JÚLIO DELGADO	339; 340; 341; 342; 343;
Deputado ANTONIO CARLOS MENDES THAME	344; 345; 346;
Deputado ÂNGELO VANHONI	353; 354; 371; 373; 374; 375; 376; 377; 378; 379; 380; 381; 382; 383; 384; 385; 386; 387;
Deputada ALICE PORTUGAL	355; 356; 357; 358; 359; 360; 361; 362; 363; 364; 365; 366;
Deputado OSMAR SERRAGLIO	367; 368; 369; 370;
Deputado ANGELO VANHONI	388; 389; 390; 391; 392; 393; 394; 395; 396; 398;
Senador MARCO ANTÔNIO COSTA	397;
Deputado ANDRÉ VARGAS	399; 435; 436; 437; 438; 439; 440; 441; 442; 443; 444; 445; 446; 447; 448;

	449; 450; 451; 452; 453; 454; 455; 456; 457; 458; 459; 460; 461; 462; 463; 464; 465; 468;
Deputado VICENTE CÂNDIDO	400; 401; 402; 403; 404; 405; 406;
Senador CIDINHO SANTOS	414; 415; 416; 417; 418; 419; 420; 421; 422; 423; 424; 425; 426; 427; 428; 429; 430; 431; 432; 433;
Deputado LELO COIMBRA	434;
Deputado CARLOS ZARATTINI	466; 467;
Deputado VANDER LOUBET	469; 472; 473; 474; 475; 476; 477; 480;
Deputado VANDERLEI SIRAQUE	470; 471;
Deputado PAULO FERREIRA	478; 479; 481; 482;
Deputado DÉCIO LIMA	484; 485; 486; 487; 488;
Deputado EDINHO BEZ	513; 514; 515; 516; 517; 518; 519; 520; 521; 522; 523; 524; 525; 526; 527; 528; 529; 530; 531; 532; 533; 534; 535; 536; 537; 538; 539; 540; 616; 617;
Senadora ANA AMÉLIA	541; 542;
Deputado JUTAHY JÚNIOR	543; 544; 545; 546; 547;
Senador ROMERO JUCÁ	548; 567; 568; 569; 570; 571; 572; 573; 576;
Senador FRANCISCO DORNELLES	559; 560;
Senador DELCÍDIO DO AMARAL	561; 562; 563; 564; 565; 566;
Deputado HOMERO PEREIRA	574; 575; 577; 578; 579; 580;
Deputado DANILO FORTE	587;
Deputado ARNALDO JARDIM	588; 589; 591; 592; 593; 594; 596; 597;
Deputado EDINHO ARAÚJO	590;
Deputado ALFREDO KAEFER	595; 598; 599; 600; 603;
Senador CLÉSIO ANDRADE	601; 604; 605; 606; 607; 608; 609; 610; 611; 612; 613; 614; 615; 618;
Deputado GUILHERME CAMPOS	602;


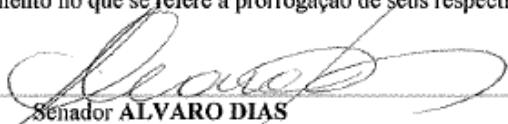
Senadora VANESSA GRAZZIOTIN	619;
Deputada SUELI VIDIGAL	620; 621; 622; 623; 624;
Deputado HERMES PARCIANELLO	625; 626; 627; 628; 629; 630; 631; 632; 633; 634; 635; 636; 637; 638; 639; 640; 641; 642; 643; 644; 645;
Senador RICARDO FERRAÇO	372.

TOTAL DE EMENDAS: 645

ANEXO 5

EMENDAS COM CONTEÚDO DE PRORROGAÇÃO DE CONTRATOS

Emenda nº 204

 CONGRESSO NACIONAL APRESENTAÇÃO DE EMENDAS	MPV 595 00204			
Data 12/12/2012	Proposição Medida Provisória nº 595, de 06 de dezembro 2012			
Autor SENADOR ALVARO DIAS (PSDB-PR)	Nº do prontuário			
1 <input type="checkbox"/> Supressiva 2 <input type="checkbox"/> substitutiva 3 <input checked="" type="checkbox"/> modificativa 4 <input type="checkbox"/> aditiva 5 <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alinea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				
<p style="text-align: center;">Dê-se ao § 1º do Art. 5º da Medida Provisória nº 595, de 2012, a seguinte redação:</p> <p style="text-align: center;">Art. 5 § 1º Os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até vinte e cinco anos, contado da data da assinatura, prorrogável uma única vez, até atingir o prazo máximo de cinquenta anos, desde que o concessionário ou arrendatário, conforme o caso, promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.</p> <p style="text-align: center;">JUSTIFICAÇÃO</p> <p>O art. 5º, § 1º, prevê o prazo de até 25 anos, prorrogável por no máximo igual período. Assim, há um prazo máximo total de cinquenta anos, reputado usualmente como adequado para a recuperação dos grandes investimentos realizados nesse setor. Este tem sido o prazo máximo de referência nos contratos de arrendamento e nos contratos de adesão relativos aos terminais de uso privativo misto, no âmbito da Lei nº 8.666.</p> <p>No entanto, nem sempre o prazo inicial é de 25 anos. Isso poderia gerar dúvidas na aplicação da regra atinente ao igual prazo na prorrogação, tal como já ocorre no âmbito da legislação geral de licitações e concessões. Cabe evitar essa dificuldade de interpretação por meio de regra que esclareça o modo de cálculo do prazo. Com a alteração, será respeitado o prazo máximo de cinquenta anos mesmo que o prazo inicial do contrato seja inferior a 25 anos.</p> <p>Por outro lado, pretende-se o estabelecimento de uma condição clara e objetiva para a prorrogação, nos exatos termos como vem prevista no art. 8º, § 2º, da MP nº 595. Uma vez que os terminais privados competirão com as instalações portuárias localizadas nos portos organizados, é necessário que tenham igual regramento no que se refere à prorrogação de seus respectivos contratos.</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  Senador ALVARO DIAS Líder do PSDB </div>				
PARLAMENTAR				

Subscrevamos de Apoio da Comissão Mista
 Recebido em 12/12/2012 às 16:50
 Paula Teixeira - Mat. 245170

Emenda nº 019

Subsecretaria de Apoio às Comissões e Estudos
Recebido em 12/12/2012 às 14h02
Valéria / Mat. 46957
CONGRESSO NACIONAL

MPV 595

00019

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 12/12/2012	Proposição Medida Provisória nº 595/2012.
--------------------	--

Autor Deputado Eduardo Cunha PMDB/RJ	Nº do prontuário
---	------------------

1. Supressiva 2. Substitutiva 3.* Modificativa 4. aditiva 5. Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 51 constante da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, a seguinte redação :

"Art. 51 As instalações portuárias a que se refere o *caput* do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, observado o disposto no art. 50, **até completarem o prazo de 25 anos, sem direito a prorrogação, caso não haja previsão específica no contrato.**(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente mudança visa aperfeiçoar a Medida Provisória, respeitando a transparência, legalidade, impessoalidade e o respeito aos direitos adquiridos.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

PARLAMENTAR

Deputado EDUARDO CUNHA



Emenda n° 021



CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 12/12/2012 às 14h02
Valéria / Mat. 46957

MPV 595

00021

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 12/12/2012	Proposição Medida Provisória nº 595/2012.			
Autor Deputado Eduardo Cunha PMDB/RJ	Nº do prontuário			
1. Supressiva 2. <input type="checkbox"/> Substitutiva 3. <input type="checkbox"/> Modificativa 4.* <input type="checkbox"/> aditiva 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acresça-se ao art. 49 constante da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, o seguinte parágrafo terceiro :

"Art. 49.
.....

§ 3º Caso haja no contrato previsão expressa de prorrogação, a mesma será feita mediante o estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e investimentos."

JUSTIFICAÇÃO

A presente mudança visa aperfeiçoar a Medida Provisória, respeitando a transparência, legalidade, impessoalidade e o respeito aos direitos adquiridos.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

PARLAMENTAR

Deputado **EDUARDO CUNHA**



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 12/12/2012 às 14h02
Valéria / Mat. 46957

CONGRESSO NACIONAL

MPV 595

00022

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 12/12/2012	Proposição Medida Provisória nº 595/2012.
Autor Deputado Eduardo Cunha PMDB/RJ	Nº do prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3.* Modificativa 4. aditiva 5. Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao § 2º do art. 49 constante da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, a seguinte redação:

"Art. 49.

§ 2º Os contratos, referidos no *caput*, poderão ser prorrogados por um único período de 25 anos, a critério do poder concedente." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente mudança visa aperfeiçoar a Medida Provisória, respeitando a transparência, legalidade, impessoalidade e o respeito aos direitos adquiridos.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

PARLAMENTAR

Deputado EDUARDO CUNHA



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00082

DATA ___/___/2012	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, DE 6 DE DEZEMBRO DE 2012
----------------------	--

TIPO				
1 [] SUPRESSIVA	2 [] AGLUTINATIVA	3 [] SUBSTITUTIVA	4 [X] MODIFICATIVA	
5 [] ADITIVA				

AUTOR DEPUTADO MÁRCIO FRANÇA	PARTIDO PSB	UF SP	PÁGINA 01/01
---------------------------------	----------------	----------	-----------------

EMENDA MODIFICATIVA

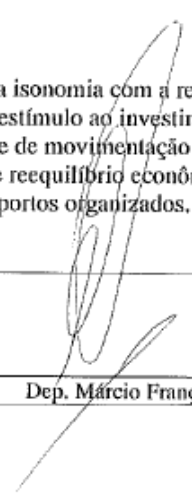
Dê-se ao § 2º, do art. 49, da Medida Provisória nº 595/2012, a seguinte redação:

“Art. 49

§ 2º A prorrogação dos contratos referidos no caput ocorrerá, por uma única vez e pelo prazo necessário para se atingir o máximo de oitenta anos, desde que o arrendatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, com revisão dos valores do contrato, extinguindo a obrigação de pagamento de arrendamento e de movimentação mínima.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

No que diz respeito ao artigo 49, § 2º, o objetivo, além de manter a isonomia com a regra prevista no art. 8º, § 2º, inciso II, da MP, fomentando a competitividade e o estímulo ao investimento, sendo certo que a extinção da obrigação de pagamento de arrendamento e de movimentação mínima acaba com qualquer alegação de assimetria no setor, evitando pedidos de reequilíbrio econômico e judicialização por parte das instalações portuárias localizadas nos portos organizados.

DATA ___/___/___	 Dep. Márcio França
---------------------	--

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas

Recebido em 12/12/2012, às 18:38
 Gigliola Ansiliero, Mat. 257129



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00083

DATA ____/____/2012	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, DE 6 DE DEZEMBRO DE 2012
------------------------	--

TIPO			
1 [] SUPRESSIVA	2 [] AGLUTINATIVA	3 [] SUBSTITUTIVA	4 [X] MODIFICATIVA
5 [] ADITIVA			

AUTOR DEPUTADO MÁRCIO FRANÇA	PARTIDO PSB	UF SP	PÁGINA 01/01
---------------------------------	----------------	----------	-----------------

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao § 1º, do art. 5º, da Medida Provisória nº 595/2012, a seguinte redação:

“Art. 5º
.....”

§ 1º Os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até quarenta anos, contado da data da assinatura, prorrogável por no máximo igual período, desde que o concessionário ou arrendatário, conforme o caso, promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Com relação à modificação proposta para o artigo 5º, § 1º a alteração tem por objetivo manter a isonomia com a regra prevista no art. 8º, § 2º, inciso II, da MP, fomentando a competitividade e o estímulo ao investimento, impedindo uma unilateralidade absoluta para o Poder Concedente na prorrogação dos contratos. Na verdade, a regra prevista no art. 8º, § 2º, garante aos autorizatários de terminais de uso privado uma autorização que não tem prazo para acabar. Por essa razão, e por uma questão de isonomia de tratamento, é justo que seja dado para as instalações portuárias localizadas nos portos organizados um prazo maior para amortizar os seus investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.

DATA ____/____/____	 _____ Dep. Márcio França
------------------------	---

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas

Recebido em 12/12/2012, às 17:19
 Gligliola Ansiliero, Mat. 257129



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 595

00135

Valéria / Mat. 48957

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595/2012

Autor
Deputado Márcio França

Partido
PSB

1. ___ Supressiva 2. ___ Substitutiva 3. X Modificativa 4. ___ Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O Parágrafo 2º, do Artigo 49 da Medida Provisória 595/2012, de 06 de dezembro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 49. Os contratos de arrendamento em vigor na data de publicação desta Medida Provisória permanecerão vigentes pelos prazos neles estabelecidos, devendo ser licitados com a antecedência mínima de doze meses, contados da data de seu término.

§ 1º -

§ 2º A prorrogação dos contratos referidos no caput, ocorrerá, por uma única vez e pelo prazo máximo previsto em contrato [máximo de cinquenta anos, outra por sucessivos períodos subsequentes] desde que o arrendatário promova os investimentos necessários para expansão e modernização das instalações portuárias.

JUSTIFICATIVA

A forma em que foi apresentado pela Medida Provisória em referência, garantindo a prorrogação dos contratos, condicionada à revisão dos valores do contrato e ao estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e investimentos, deixa o dispositivo pouco esclarecedor, assim proponho esta emenda prevendo prazos e investimentos mínimos ao arrendatário.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 595

00172

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595/2012

Autor
DEPUTADO LUIZ SÉRGIO

Partido
PT

1. ___ Supressiva 2. ___ Substitutiva 3. X Modificativa 4. ___ Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos artigos 5º, § 1º, e 49, § 2º, da Medida Provisória nº 595/2012 a seguinte redação:

Art. 5º ...

§ 1º Os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até vinte e cinco anos, contado da data da assinatura, **prorrogável uma única vez, até atingir o prazo máximo de cinquenta anos, desde que o concessionário ou arrendatário, conforme o caso, promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.**

Art. 49 ...

§ 2º A prorrogação dos contratos referidos no *caput* ocorrerá, **por uma única vez e pelo prazo necessário para se atingir o máximo de cinquenta anos, desde que o arrendatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.**

JUSTIFICATIVA

O *caput* do art. 49 refere-se aos contratos de concessão e de arrendamento, que dependem de longos prazos de execução a fim de possibilitar a realização dos investimentos necessários. O art. 5º, § 1º, prevê o prazo de até 25 anos, prorrogável por no máximo igual período. Assim, há um prazo máximo total de cinquenta anos, reputado usualmente como adequado para a recuperação dos grandes investimentos realizados nesse setor. Este tem sido o prazo máximo de referência nos contratos de arrendamento e nos contratos de adesão relativos aos terminais

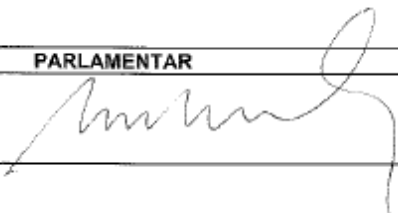
Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 11/12/2012 às 16h20
Thiago Castro, Mat. 229754

de uso privativo misto, no âmbito da Lei nº 8.666.

No entanto, nem sempre o prazo inicial é de 25 anos. Isso poderia gerar dúvidas na aplicação da regra atinente ao igual prazo na prorrogação, tal como já ocorre no âmbito da legislação geral de licitações e concessões. Cabe evitar essa dificuldade de interpretação por meio de regra que esclareça o modo de cálculo do prazo. Com a alteração, será respeitado o prazo máximo de cinquenta anos mesmo que o prazo inicial do contrato seja inferior a 25 anos.

Por outro lado, pretende-se o estabelecimento de uma condição clara e objetiva para a prorrogação, nos exatos termos como vem prevista no art. 8º, § 2º, da MP nº 595. Uma vez que os terminais privados competirão com as instalações portuárias localizadas nos portos organizados, é necessário que tenham igual regramento no que se refere à prorrogação de seus respectivos contratos.

PARLAMENTAR





CONGRESSO NACIONAL

Senário Federal
Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 31/12/2012
Ivanilde / Matr.: 46544

MPV 595

00231

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595/2012

Leonardo Quintão

Autor

Partido
PMDB

1. ___ Supressiva

2. ___ Substitutiva

3. x Modificativa

4. ___ Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA MODIFICATIVA N.º 08 DE 2012

Altera parcialmente o §2º do artigo 49 da Medida Provisória nº 595/2012, para dar ao dispositivo a seguinte redação:

TEXTO ATUAL

Art. 49. Os contratos de arrendamento em vigor na data de publicação desta Medida Provisória permanecerão vigentes pelos prazos neles estabelecidos, devendo ser licitados com a antecedência mínima de doze meses, contados da data de seu término.

(...)

§2º A prorrogação dos contratos referidos no caput, desde que prevista expressamente, será condicionada à revisão dos valores do contrato e ao estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e investimentos.

TEXTO PROPOSTO

§2º A prorrogação dos contratos referidos no caput ocorrerá, por uma única vez e pelo prazo máximo previsto em contrato, desde que o arrendatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias.

JUSTIFICATIVA

Em primeiro lugar, há que se assegurar a isonomia entre os contratos de arrendamento portuário e os contratos de autorização de exploração de atividade portuária.

O artigo 8, §2º, II da presente medida provisória determina que a autorização de instalação portuária terá prazo de até vinte e cinco anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que: *“o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento”*.


Essa previsão legislativa prestigia os investimentos nas instalações portuárias e propicia o incremento da competitividade entre os agentes do setor.

Considerando que a medida provisória tem como diretrizes a ampliação, modernização e estímulo aos investimentos também nas áreas do porto organizado, o dispositivo mencionado é inteiramente aplicável aos contratos de arrendamento portuário.

A revisão dos valores do contrato, o estabelecimento de novas obrigações e índices de movimentação mínima e investimentos são medidas prospectivas e sua exigência deve ser avaliada caso a caso. O investimento, por outro lado, é uma obrigação contratual e legal. Logo, deve ser prevista como condição para prorrogação do contrato.

Em segundo lugar, a previsão de que os contratos de arrendamento somente serão prorrogados mediante comprovação dos investimentos necessários a modernização e

~~expansão das instalações portuárias resguarda a Administração Pública de eventual~~

desequilíbrio econômico-financeiro pelo não cumprimento do cronograma de investimentos por parte do arrendatário. 

Por fim, somente haverá estímulo a competitividade e investimento no setor portuário, caso sejam assegurados instrumentos normativos que privilegiem a simetria concorrencial entre instalações portuárias sujeitas ao arrendamento e a autorização.

Leonardo Quintão **PARLAMENTAR**



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 12/12/2012	Proposição Medida Provisória nº 595, de 07 de dezembro de 2012
--------------------	---

Autor SENADOR WALDEMIR MOKA	nº do prontuário
--------------------------------	------------------

1. Supressiva	2 substitutiva	3. X modificativa	4 aditiva	5 Substitutivo global
---------------	----------------	-------------------	-----------	-----------------------

Página 01	Artigos 49 e 51			
-----------	-----------------	--	--	--

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Os artigos 49 e 51 da Medida Provisória nº 595, de 07 de dezembro de 2012, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 49. Os contratos de arrendamento em vigor na data de publicação desta Medida Provisória, celebrados anteriormente à Lei 8.630, de 1993, e não adaptados nos termos de seu art. 48, deverão ser renovados por mais um único período, não inferior ao prazo consignado no respectivo contrato nem superior ao prazo estabelecido nesta Medida Provisória para os casos da espécie.

§ 1º A renovação dos contratos referidos no caput será condicionada à revisão dos valores do contrato e ao estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e investimentos.

§ 2º Os contratos renovados na forma do parágrafo anterior permanecerão vigentes pelos novos prazos estabelecidos, devendo ser licitados com a antecedência mínima de doze meses, contados da data de seu término.

§ 3º Os contratos mencionados no caput ficam automaticamente prorrogados até a assinatura da respectiva renovação, procedida nos termos deste artigo.

.....

Art. 51. As instalações portuárias a que se refere o caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, observado o disposto no art. 49 e 50.

Subsecretaria de Apoio às Comissões Permanentes
Recebido em 12/12/2012 às 9h22
Thiago Castro, Mat. 229754

JUSTIFICATIÇÃO

Os contratos realizados antes de Lei 8.630/1993, e não adaptados durante sua vigência (artigo 48 da Lei 8630), encontram-se vencidos ou prestes a vencer no futuro próximo.

Por isso a renovação destes contratos por mais um período - por prazo idêntico ao que fixa esta MP 595 para os contratos futuros, apresenta-se como necessária para que não ocorra a interrupção de operações portuárias importantes, tendo como resultado enormes prejuízos ao País e suas atividades de comércio exterior.

Caso estes contratos não sejam adaptados ao novo marco regulatório e renovados, o País enfrentará enorme apagão logístico e prejuízos em diversas atividades de extrema importância para a balança comercial, incluindo aquelas do agronegócio e petróleo, além de diversos outros itens importantes.

O iminente aumento do Custo Brasil impõe a modificação da regra estabelecida na MP 595 para autorizar a renovação destes contratos, observadas as demais normas por ela exarada, mormente no que tange a modernização e promoção de melhoria na eficiência e agilidade das operações portuárias nacionais.

PARLAMENTAR



Senador Waldemir Moka PMDB-MS



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 595

00531

Data 12/12/2012	Proposição Medida Provisória nº 595 de 2012			
autor Edinho Bez			nº do prontuário	
1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. <input type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

EMENDA MODIFICATIVA N.º ____ DE 2012

Altera o art. 49 da Medida Provisória n.º 595.

Texto proposto:

Art.49. Ficam autorizadas as ampliações em áreas contíguas dos arrendamentos de instalações portuárias licitadas atualmente existentes, destinadas a adequar a capacidade de recebimento de navios e a elevar a capacidade de armazenagem ou movimentação de carga.

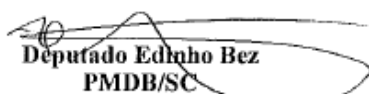
Parágrafo único. Cabe à ANTAQ e ao poder concedente, conforme o caso, promover, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, o levantamento dos dados relativos a tais ampliações e formalizar as autorizações necessárias para o início dos investimentos correspondentes.

JUSTIFICATIVA

A MP 595 estabelece a possibilidade de autorização de instalações portuárias fora dos portos organizados, sem definição da natureza da atuação destas nem de sua inter-relação com as instalações portuárias que prestam serviço público de modo generalizado.

Este sistema ignora as melhores práticas internacionais. Há uma grande divisão, na prática internacional do setor portuário e de navegação, entre a carga geral e a carga em granéis. A presente proposta alinha-se com esta divisão, voltando-se para a liberdade de organização empresarial no que se refere à movimentação de granéis sólidos e líquidos e preservando as condições para a prestação eficiente dos serviços relativos à movimentação de carga geral.

A proposta realiza ajustes necessários para assegurar a efetividade e a transparência do modelo. A modificação do art. 49 assegura a escala necessária para a prestação adequada dos serviços portuários oferecidos pelos terminais arrendados.


Deputado Edinho Bez
PMDB/SC

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 13/12/2012, às 19h45
Thiago Castro, Mat. 229754



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 595

00532

Data 12/12/2012	Proposição Medida Provisória nº 595 de 2012			
autor Edinho Bez			nº do prontuário	
1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. <input type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

EMENDA ADITIVA N.º _____ DE 2012

Inclui o art. 49-Ada Medida Provisória n.º 595.

Texto proposto:

Art. 49-A. Os contratos de arrendamento de instalações portuárias atualmente existentes, celebrados após o procedimento licitatório correspondente, terão seus prazos automaticamente prorrogados para que cada contrato preveja o prazo total de 50 (cinquenta) anos, contados em cada caso desde o início de sua respectiva operação e sem previsão contratual de prorrogação.

Parágrafo único. Cabe à ANTAQ ou ao poder concedente, conforme o caso, promover, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, os respectivos aditivos contratuais para estabelecer o novo prazo de cada arrendamento.

JUSTIFICATIVA

A MP 595 estabelece a possibilidade de autorização de instalações portuárias fora dos portos organizados, sem definição da natureza da atuação destas nem de sua inter-relação com as instalações portuárias que prestam serviço público de modo generalizado.

Este sistema ignora as melhores práticas internacionais. Há uma grande divisão, na prática internacional do setor portuário e de navegação, entre a carga geral e a carga em granéis. A presente proposta alinha-se com esta divisão, voltando-se para a liberdade de organização empresarial no que se refere à movimentação de granéis sólidos e líquidos e preservando as condições para a prestação eficiente dos serviços relativos à movimentação de carga geral.

A proposta realiza ajustes necessários para assegurar a efetividade e a transparência do modelo. A modificação do art. 49 assegura a escala necessária para a prestação adequada dos serviços portuários oferecidos pelos terminais arrendados.


Deputado Edinho Bez
PMDB/SC

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 15/12/2012, às 17h15
Thiago Castro, Mat. 229754



MPV 595

00031

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA

EMENDA Nº À MP Nº 595

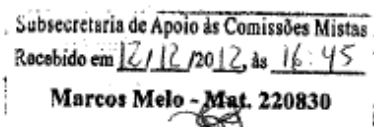
Suprima-se o art. 49, renumere-se os demais e dê-se a seguinte redação aos novos arts. 49 e 50, da MP 595, de 7 de dezembro de 2012:

"Art. 49. Os contratos de arrendamento, os termos de autorização, e os contratos de adesão, em vigor em 7 de dezembro de 2012, deverão ser adaptados ao disposto nesta Medida Provisória, em especial ao previsto nos arts. 5º e 8º.

§ 1º A ANTAQ deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de um ano, contado da data de publicação desta Medida Provisória.

§ 2º Os contratos de arrendamento mencionados no caput ficam automaticamente prorrogados até que se concretize a sua respectiva adaptação". (NR)

"Art. 50 As instalações portuárias a que se refere o caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, observado o disposto no art. 49" (NR).





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA

JUSTIFICATIVA

Contratos celebrados antes da edição da Lei 8.630, de 1993, e ainda não adaptados a esta, estão prestes a vencer ou já vencidos. A renovação destes contratos é extremamente necessária, para que o país não corra risco de sofrer grandes prejuízos em seu comércio exterior.

Caso os contratos não sejam acolhidos e renovados pelo novo marco regulatório, o resultado prático da ação do governo com a edição desta MP será exatamente o contrário do pretendido. Teme-se que o gargalo logístico no Brasil, que já é enorme, aumente ainda mais, provocando grandes dificuldades para o escoamento das safras agrícolas, além de outras atividades essenciais como a exportação de minérios e petróleo, por exemplo. Nos colocaríamos diante de um aumento do Custo Brasil, com redução imediata da competitividade das exportações brasileiras frente aos concorrentes do mundo inteiro.

Assinatura manuscrita em tinta preta, com traços fluidos e uma curva característica no final.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA

A modificação pretendida na MP 595, com a prorrogação dos contratos de arrendamento, sem abrir mão das regras de modernização e melhora da eficiência das instalações nela estabelecida, evitará o aumento dos custos portuários, grandes impasses e prejuízos no escoamento de produtos de exportação que são atualmente realizadas por esses terminais.

Sala das Sessões, de 2012.


SENADOR **ALOYSIO NUNES FERREIRA**