



“ O Decreto 6620/08 e o Setor Portuário Brasileiro “

Rio de Janeiro, Maio de 2009.

NELSON CARLINI
+55 21 2272.9594
bra.ncarlini@cma-cgm.com

Agenda

- I Decreto 6620/08 - Introdução.**
- I Principais itens 'críticos' do Decreto.**
- I Conclusão.**

Introdução

- I** O Decreto 6620/2008, em vigor desde Outubro 2008 tem o objetivo de regulamentar o setor no entanto, existem itens do Decreto que geram insatisfação do mercado, não apenas por extrapolar a Lei 8630/93 (Lei dos Portos), como também por dificultar investimentos no setor portuário.
- I** O Decreto, ao invés de desonerar os Terminais Arrendados (ex. obrigatoriedade na contratação de avulsos, ternos muito grandes (ie. 20 pessoas por terno em Manaus), inviabilizou novos investimentos em Terminais Privativos de Uso Misto, causando forte reação, majoritária, das empresas do setor que estão discutindo o tema na ABTP/ Comissão Portos, cujo documento final será apresentado à SEP nas próximas semanas.
- I** Volume de containeres movimentados no Brasil ‘dobrou’ a cada 5 anos, aumentando também, a quantidade e tamanho dos navios que operam na Costa Brasileira.
- I** Embora apresente alguns itens positivos (ex. Programa Nacional de Dragagem), de forma geral, o Decreto é ruim para o desenvolvimento do Setor Portuário, enfraquecendo a iniciativa privada e fortalecendo o centralismo. Para que o Brasil desenvolva o setor Portuário, é importante ‘rever’ o Decreto.

Itens críticos

I Carga Própria

- > Decreto Exorbita/Inova o conceito da Carga Própria.

I Carga de Terceiros

- > Decreto Exorbita/Inova o conceito da Carga de Terceiros, afetando terminais existentes e futuros.

I Decreto autoriza as Autoridades Portuárias a realizarem serviços de Armazenagem, podendo acarretar concorrência desleal ou conflitos com os terminais arrendados.

I Mão-de-Obra avulsa

- > O Decreto prejudica as negociações entre Terminal e Avulso.

I Prorrogação dos contratos de arrendamento somente mediante 'Justificativa', gera insegurança jurídica aos arrendatários.

Decreto 6.620/08

normatiza a matéria dos portos mistos

“Art. 2º Para os fins deste Decreto, consideram-se:

(...)

X - **Carga de Terceiros** - aquela compatível com as características técnicas da infra-estrutura e da superestrutura do terminal autorizado, tendo as mesmas características de armazenamento e movimentação, e a mesma natureza da carga própria autorizada que justificou técnica e economicamente o pedido de instalação do terminal privativo, e **cuja operação seja eventual e subsidiária**”.

“Art. 35. As instalações portuárias de uso privativo destinam-se à realização das seguintes atividades portuárias:

(...)

II - **movimentação preponderante de carga própria** e, em caráter **subsidiário e eventual, de terceiros**, em terminal portuário de uso misto”.

Lei 8.630/93

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

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

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

c) de turismo, para movimentação de passageiros.

d) Estação de Transbordo de Cargas”.

A Lei nº 8.630/1993 estabelece como **única** exigência para a caracterização de terminais privativos como de uso misto a simples circunstância de neles serem movimentadas **cargas próprias e de terceiros.**

Limitação dos Decretos

- Os decretos regulamentares, ficam limitados, por força desse preceito constitucional (inciso II do art. 5º da Constituição do Brasil), a disciplinar a “fidel execução” das leis. Não podem, como é amplamente sabido, inovar o ordenamento jurídico, sob pena de violação ao princípio da legalidade.

Violação Princípio da Legalidade?

- **Decreto nº 6.620/2008 conceitua carga de terceiro para efeito de autorização de criação de terminais privativos de uso misto em discordância com o que dispõe a legislação ordinária.**

Carga Própria e de Terceiros

I Art. 2º: Para fins deste Decreto, consideram-se:

.....

V – Arrendamento – **cessão onerosa** de instalação portuária dentro da área do porto organizado.

IX – Carga Própria – aquela que pertence ao autorizado, a sua controladora ou a sua controlada, que justifique por si só, técnica e economicamente, a implantação e a operação da instalação portuária.

> **E a empresa coligada?**

X – Cargas de Terceiros – aquela compatível com as características técnicas da infra-estrutura e da superestrutura do Terminal autorizado, tendo **as mesmas características** de armazenamento e movimentação, e **a mesma natureza da carga própria autorizada** que justificou técnica e economicamente o pedido de instalação do terminal privativo, **e cuja** **operação seja eventual e subsidiária.**

Administração Portuária x Armazenagem de Cargas

- I Art 8º. Na área do Porto Organizado, **competete a Administração do Porto**, aos concessionários, aos arrendatários de instalações portuárias e aos autorizados **a execução dos serviços de armazenagem de mercadorias.**

Mão de Obra Avulsa

- **Art 10º: O contingente de trabalhadores inscritos no registro e no cadastro do órgão gestor de mão-de-obra do trabalho portuário avulso será objeto de revisão anual pelo respectivo conselho de supervisão.**
- **Parágrafo único: A fixação dos quadros deverá levar em consideração a demanda observada pelo histórico de requisições efetuadas pelos operadores portuários e demais tomadores de serviços, de modo a permitir freqüência ao trabalho, independentemente da necessidade ou possibilidade de o trabalhador concorrer a outras atividades portuárias que não a sua de origem.**

Outorga de Portos Organizados

- **Art 13º: A outorga de portos organizados marítimos** será realizada por meio de concessão a pessoa jurídica de direito público ou privado, de reconhecida idoneidade técnica e capacidade financeira, com observância das condições estabelecidas neste Decreto e na legislação sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Desapropriação de áreas particulares

- I Art 21º: Serão **desapropriadas por utilidade pública** os terrenos e as construções necessários a execução das obras, ficando a cargo exclusivo do concessionário as despesas de indenização e quaisquer outras decorrentes das desapropriações, as quais serão levadas a conta do capital do porto, depois auditadas e reconhecidas pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Prorrogação do prazo das Concessões

- Art 28º.
- **Parágrafo único:** O prazo da concessão será de até vinte e cinco anos, podendo, **mediante justificativa**, ser prorrogado uma única vez, por prazo máximo igual ao período originalmente contratado.

Arrendamento de instalação portuária operacional

- I Art 29º: O arrendamento de instalação portuária operacional observará que:

.....

- II – o arrendamento de instalações portuárias será procedido da **elaboração de estudos de viabilidade e de avaliação do empreendimento**, os quais poderão ser efetuados pela autoridade portuária, diretamente ou mediante contratação de empresa de consultoria independente, observada a legislação pertinente, bem como a natureza, a magnitude e a complexidade dos projetos;

Novos Terminais Privativos de uso misto I

I Art. 36º: Os requerimentos para a autorização de terminais de uso privativo misto ou exclusivo, **compatíveis com o plano geral de outorgas**, deverão ser formulados à ANTAQ, devidamente acompanhado da documentação estabelecida na legislação, para análise técnica.

.....

Parágrafo 1º: Recebido o requerimento de que trata o caput, a ANTAQ encaminhará consulta à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, com o resumo das características do empreendimento, para que esta se manifeste **quanto a adequação do pleito as políticas e diretrizes do setor de portos e terminais** portuários marítimos.

.....

Parágrafo 3º: Em qualquer hipótese, o requerente deverá **comprovar a titularidade** da propriedade do terreno onde pretende instalar o terminal de uso privativo, ou, caso o terreno seja da União, a inscrição da ocupação ou a titularidade do domínio útil, bem como a disponibilidade dos respectivos espaços físicos em águas públicas, nos termos da Lei 9636, de 15 de Maio de 1998.

Novos Terminais Privativos de uso misto II

I Art 37º: A autorização para a construção e exploração de instalação portuária de uso privativo será outorgada mediante a celebração de instrumento jurídico denominado contrato de adesão, a ser celebrado com a ANTAQ.

.....

I – o primeiro, para autorizar a construção da instalação portuária de uso privativo; e

II – o segundo, para autorizar o início da exploração da instalação portuária de uso privativo.

Novos Terminais Privativos de uso misto III

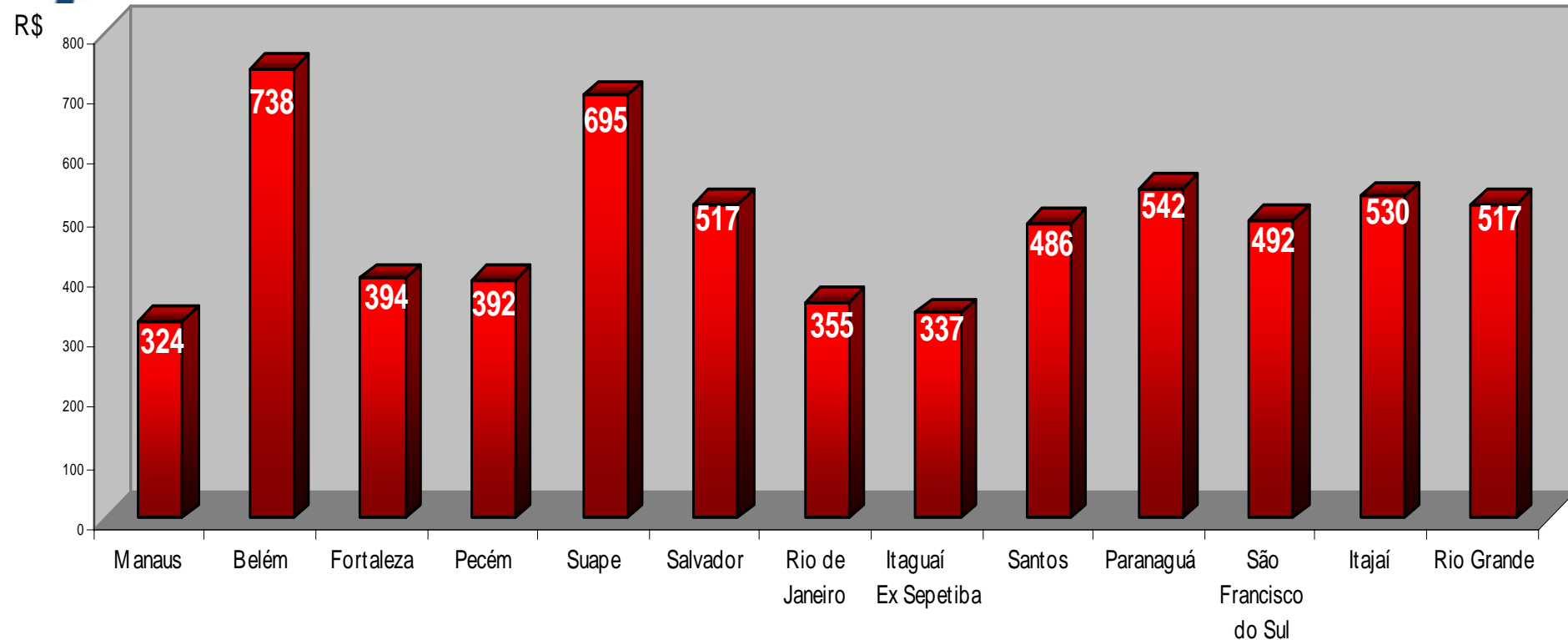
- I Art.38º: Os procedimentos para a outorga de autorização para a instalação portuária de uso privativo misto deverão observar as seguintes exigências:
 - I – apresentação de declarações, comprovações ou avaliações de movimentação de carga, própria e de terceiros, como parte integrante dos estudos necessários à autorização de instalação portuária de uso privativo misto.
 - II – comprovação da formulação de consulta prévia a autoridade aduaneira, diretamente pelo interessado ao órgão alfandegário, com jurisdição local, que a instruirá com as mesmas informações pertinentes ao conhecimento da Secretaria da Receita Federal do Brasil; e
 - III – **construção da instalação portuária de uso privativo, na forma autorizada.**

Plano Geral de Outorgas

- I Art 49º: A ANTAQ deverá, **no prazo de cento e oitenta dias**, contados da publicação deste Decreto.
- I – proceder a adequação das disposições regulatórias referentes aos arrendamentos e as autorizações de instalações portuárias de que tratam este Decreto.
- II – submeter a aprovação da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República o plano geral de outorgas nos termos da alínea “b” do inciso III do art. 27 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001;
- III – dispor sobre os procedimentos de autorização para a construção e exploração de instalações portuárias de turismo para movimentação de passageiros.

Custos

Custo Unitário da Movimentação Portuária nos Portos Brasileiros (R\$)



Conclusão

- I Crise Mundial acarreta em margens menores aos investidores que devem melhorar seus processos e reduzir os custos operacionais. Neste cenário, a competitividade logística é fundamental para os países no mercado internacional. O Decreto gera aumento dos custos portuários, reduzindo a competitividade do País.**
- I É necessário adequar os Terminais existentes e fomentar o investimento em novas instalações, evitando um ‘apagão portuário’.**
- I Marcos Regulatórios deveriam estar em harmonia com a Lei de Modernização dos Portos (8630/93), incentivando a competição e investimentos privados.**
- I Deve-se garantir a ‘Concorrência Equânime’ entre os Portos e Terminais, definindo eventuais compensações aos terminais em operação (indenização de investimentos não amortizados, extensão do prazo de arrendamento, ‘fomentar’ o vínculo empregatício dos TPA’s).**



FIM

TERMINAL DE FRANCE