

Excelentíssimo Senhor Ministro Cezar Peluso, dd. Relator da Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental – ADPF nº 139.



**ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INFRA-ESTRUTURA E INDÚSTRIAS DE BASE - ABDIB**, por seus advogados, nos autos da ação de descumprimento de preceito fundamental movida pela ABRATEC - Associação Brasileira de Terminais de Contêineres de Uso Público, vem respeitosamente expor e requerer o que se segue.

Após a apresentação do pedido de ingresso na lide da ora requerente e de sua respectiva manifestação, o Governo Federal editou o Decreto nº 6620, que foi publicado no Diário Oficial do dia 30 de outubro de 2008, o qual: *"Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências"*.

Lacombe e Neves da Silva

Advogados Associados



O referido Decreto (cópia em anexo) estabelece, dentre outros dispositivos, que:

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

(...)

IX - Carga Própria - aquela pertencente 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;

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:

- I - movimentação de carga própria, em terminal portuário de uso exclusivo;
- II - movimentação preponderante de carga própria e, em caráter subsidiário e eventual, de terceiros, em terminal portuário de uso misto; e
- III - movimentação de passageiros, em instalação portuária de turismo.

Art. 38. Os procedimentos para a outorga de autorização para a construção e exploração de 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 à autoridade aduaneira, diretamente pelo interessado ao órgão alfandegário com jurisdição local, que a instruirá com as informações pertinentes ao conhecimento da Secretaria da Receita Federal do Brasil; e
- III - construção da instalação portuária de uso privativo, na forma autorizada.

Art. 49. A ANTAQ deverá, no prazo de cento e oitenta dias, contados da publicação deste Decreto:

- I - proceder à adequação das disposições regulatórias referentes aos arrendamentos e às autorizações de instalações portuárias de que tratam este Decreto;
- II - submeter à 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 nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e
- III - dispor sobre os procedimentos de autorização para a construção e exploração de instalações portuárias de turismo para movimentação de passageiros.

(Destaques da transcrição).

**Lacombe e Neves da Silva**

Advogados Associados



Verifica-se, pois, que o Poder Executivo – inovando o conteúdo das leis que regulam a matéria – adotou um novo marco regulatório, justamente no sentido defendido pela autora da presente ação.

Assim, além das preliminares que apontavam para a impossibilidade do conhecimento da ação, especialmente em razão da ilegitimidade da autora e do princípio da subsidiariedade, sobreveio a falta de interesse processual, pois, reitera-se, a pretensão da autora foi indiretamente atendida pela edição do Decreto 6620, de 2008.

Isto, d.v., constata-se do próprio pedido de liminar formulado no sentido de declarar as condições de interpretação e aplicação dos preceitos fundamentais da Constituição, *"tal como explicitada no item XII da inicial"*, o qual pode ser resumido na assertiva de que *"permitir a existência de terminais privativos de uso misto não destinados à movimentação primordial de carga própria implica a consagração da concorrência desequilibrada e injusta, que não estimula, mas destrói o setor portuário concebido pela Constituição"* (fl. 58 da inicial).

Em outras palavras: a autora pretendia (incorretamente) pela via da ADPF alcançar interpretação no sentido de que, nos terminais privativos de uso misto, a movimentação de carga própria deveria ser superior à movimentação de carga de terceiros, e que tal movimentação deveria, por si, ser suficiente a justificar a implantação do terminal.

Esta pretensão, bem ou mal, foi atingida pelo Decreto nº 6620, de 2008 que estabeleceu a preponderância da carga própria sobre a de terceiros para a caracterização do terminal privativo de uso misto e instituiu como condição técnica e econômica para a outorga, a demonstração da viabilidade com base em carga própria.

**Lacombe e Neves da Silva**

Advogados Associados



Com isto, a ação – que já era incabível em razão das preliminares argüidas – não possui atualmente, nem mesmo em tese, razão para subsistir. E, também por este motivo, não deve ser admitida, senão para afirmar a que a pretensão da autora está prejudicada com a edição do referido decreto.

Assim, a ora requerente reitera o pedido de indeferimento da inicial, agora acrescido pela perda superveniente do interesse jurídico.

Por outro lado, a ora requerente registra que os argumentos de sua manifestação anterior, que demonstravam a inconstitucionalidade e a ilegalidade da Resolução 517 da ANTAQ, têm igual aplicação em relação ao Decreto 6620, de 2008. O novo regulamento majorou a inovação do ordenamento jurídico, agravando condições não previstas na Lei 8630/93, nas demais leis que regulam o setor ou mesmo na Constituição para a outorga de autorização para terminais de uso privativo misto, criando indevidamente critérios de preponderância de carga própria em relação à carga de terceiros.

Com isto, o referido Decreto padece de duvidosa constitucionalidade, em face, dentre outros, do princípio da legalidade e da separação dos poderes.

Assim, ainda que fosse possível o trâmite da ADPF, pelas razões anteriormente expostas, a consequência do seu julgamento seria contrária aos interesses da Autora. A limitação da eficácia da lei por ato regulatório deveria ser afastada tanto em relação à Resolução 517, como já requerido, como em relação ao Decreto 6620, o que, caso se entenda pela manutenção e processamento da ação, desde já se requer.

Porém, neste momento, o certo é que a pretensão da autora está atendida pelo referido Decreto, sendo que eventuais discussões sobre a legalidade e constitucionalidade do mesmo poderão ser deduzidas e renovadas pelos meios próprios.

Lacombe e Neves da Silva


Advogados Associados



Desta forma, e considerando-se que os investimentos no setor estão paralisados pela simples existência da ADPF, pois os investidores – em busca da uma mínima segurança jurídica – aguardam a decisão, ainda que em caráter liminar, sobre a viabilidade da ação, a ora Requerente reitera o seu pedido para que a ação não seja admitida.

Brasília, 11 de novembro de 2008.

  
Henrique Neves da Silva  
OAB/DF 7505

  
Fernando Neves da Silva  
OAB/DF 2030



**Presidência da República**  
**Casa Civil**  
**Subchefia para Assuntos Jurídicos**



**DECRETO Nº 6.620, DE 29 DE OUTUBRO DE 2008.**

Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 84, incisos IV e VI, alínea "a", e 21, inciso XII, alínea "f", da Constituição, e tendo em vista o disposto nas Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.610 de 12 de dezembro de 2007,

**DECRETA:**

**CAPÍTULO I**  
**DAS DEFINIÇÕES, DAS POLÍTICAS E DAS DIRETRIZES**

Art. 1º As atividades portuárias marítimas, direta ou indiretamente exploradas pela União, serão desenvolvidas de acordo com as políticas e diretrizes definidas neste Decreto.

Parágrafo único. As disposições deste Decreto aplicam-se a todos os portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos, nos termos do art. 24-A da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003.

**Seção I**  
**Das Definições**

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

I - Porto Organizado - o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

II - Área do Porto Organizado - a compreendida pelas instalações portuárias que devam ser mantidas pela administração do porto;

III - Instalação Portuária - a destinada ao uso público, na forma do inciso I do art. 4º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, as quais podem ser contínuas ou localizadas em pontos diferentes do mesmo porto, mas devem estar sempre sujeitas à mesma administração portuária, compreendendo:

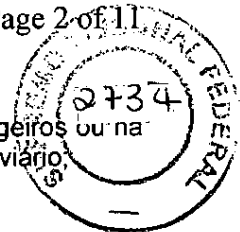
a) os ancoradouros, as docas, eclusas, canais, ou os trechos de rios, em que as embarcações sejam autorizadas a fundear, ou a efetuar operações de carregamento ou descarga;

b) as vias de acesso aos ancoradouros, às docas, aos cais, ou às pontes de acostagem, desde que tenham sido construídas ou melhoradas, ou que devam ser mantidas pelas administrações dos portos;

c) bacias de evolução, áreas de fundeio, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, guai-correntes, ou quebra-mares, construídos para a atracação de embarcações ou para a tranquilidade e profundidade das águas, nos portos, ou nas respectivas vias de acesso; e

d) os terrenos, os armazéns e outros edifícios, as vias de circulação interna, bem como todo o aparelhamento de que os portos disponham, para atender às necessidades do respectivo tráfego e à reparação e conservação das próprias instalações portuárias, que tenham sido adquiridos, criados, construídos, ou estabelecidos, com autorização do Governo Federal.

IV - Instalação Portuária de Uso Privativo - a explorada por pessoa jurídica de direito público ou



privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário;

V - Arrendamento - cessão onerosa de instalação portuária dentro da área do porto organizado;

VI - Autorização - outorga, por ato unilateral, de exploração de terminal de uso privativo, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco;

VII - Operação Portuária - movimentação de passageiros ou movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

VIII - Operador Portuário - pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IX - Carga Própria - aquela pertencente 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;

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.

XI - Programa Nacional de Dragagem - aquele instituído pela Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, que tem por objetivo a realização de obras ou serviços de engenharia necessários ao aprofundamento, alargamento ou expansão, e à manutenção do leito das vias aquaviárias de forma a dar condições operacionais e sustentabilidade aos portos e terminais portuários marítimos;

XII - Dragagem por Resultado - obra ou serviço de engenharia destinado ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias, bem como serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado; e

XIII - Gestão Ambiental Portuária - conjunto de rotinas, procedimentos e ações administrativas que permite administrar as relações de atividades, operações, instalações, processos e obras portuárias com o meio ambiente que as abriga, em observância à legislação ambiental vigente.

## Seção II Das Políticas

Art. 3º As políticas para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos pautam-se pelos seguintes objetivos:

I - efetivação de obras prioritárias em portos marítimos nacionais;

II - garantia do acesso portuário aos navios de forma segura e não discriminatória;

III - redução de custos portuários, mediante a realização de economias de escala;

IV - contribuição para o incremento do comércio internacional do País;

V - aumento da concorrência intra e inter portos, preservadas a necessidade de escala operacional e de viabilidade econômica;

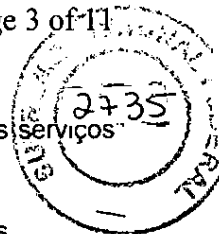
VI - racionalização de prazos na execução de obras portuárias essenciais ao desenvolvimento nacional;

VII - promoção do desenvolvimento sustentável das atividades portuárias com o meio ambiente que as abriga;

VIII - prestação de atividades portuárias de forma ininterrupta, disponibilizadas vinte e quatro horas diárias por todo o ano, de forma a assegurar a continuidade dos serviços públicos; e

IX - promover a ampla participação dos interessados nas licitações para concessão de porto organizado ou arrendamento de instalação portuária, ainda que detentores de outros arrendamentos, desde que observado o princípio da livre concorrência.

Art. 4º A exploração do porto organizado será remunerada por meio de tarifas portuárias, que devem ser isonômicas para todos os usuários de um mesmo segmento, bem como por receitas patrimoniais ou decorrentes de atividades acessórias ou complementares.



Parágrafo único. As tarifas praticadas, inclusive dos serviços de natureza operacional e dos serviços denominados acessórios, deverão ser de conhecimento público e de fácil acesso.

Art. 5º A remuneração dos arrendatários e operadores portuários pautar-se-á pela prática de preços módicos, estabelecidos com os contratantes das operações portuárias.

§ 1º Os arrendatários, operadores portuários e titulares de instalações portuárias de uso privativo misto deverão dar ampla publicidade dos preços regularmente praticados no desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias, complementares e projetos associados aos serviços desenvolvidos nas suas instalações portuárias.

§ 2º Os arrendatários de instalações portuárias poderão executar a movimentação e guarda de mercadorias diretamente, ou mediante a interposição de operadores portuários pré-qualificados.

Art. 6º A celebração do contrato e a autorização de exploração de atividades portuárias devem ocorrer em estrita observância à legislação ambiental e ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal.

### Seção III Das Diretrizes

Art. 7º São as seguintes as diretrizes gerais aplicáveis ao setor portuário marítimo:

I - atendimento ao interesse público;

II - manutenção de serviço adequado e garantia dos direitos dos usuários;

III - promoção da racionalização, otimização e expansão da infra-estrutura e superestrutura que integram as instalações portuárias;

IV - zelo pelas atividades e a guarda dos bens afetos à operação portuária e ao próprio porto organizado;

V - adequação da infra-estrutura existente à atualidade das embarcações e promoção da revitalização de instalações portuárias não operacionais;

VI - preservação ambiental em todas as instalações portuárias, públicas e privadas, implantando ações de gestão ambiental portuária de forma a aperfeiçoar o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos;

VII - estímulo à modernização da gestão do porto organizado;

VIII - promoção de programas e projetos de arrendamento, atendendo a destinações específicas e definidas com base em parâmetros técnicos, de acordo com os respectivos planos de desenvolvimento e zoneamento;

IX - desenvolvimento do setor portuário, estimulando a participação do setor privado nas concessões, nos arrendamentos portuários e nos terminais de uso privativo;

X - melhoria do desempenho operacional e da qualidade do serviço prestado, visando à redução dos preços praticados;

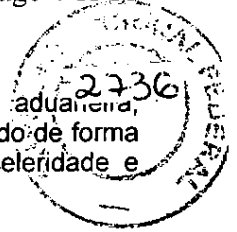
XI - promoção da sustentabilidade econômico-financeira da atividade portuária e implantação de sistema de preços e tarifas com base em centros de custos e eficiência operacional;

XII - estímulo à competitividade do setor e defesa da concorrência;

XIII - promoção da plena aplicação e execução do Programa Nacional de Dragagem; e

XIV - valorização da mão-de-obra com base na eficiência, de modo a possibilitar a adoção de métodos de produção mais adequados para a movimentação de mercadorias e de passageiros marítimos e suas bagagens nos portos.





§ 1º A administração do porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima exercerão suas atribuições no porto organizado de forma integrada e harmônica, assegurando aos serviços portuários a máxima ordem, qualidade, celeridade e segurança.

§ 2º A organização e regulamentação da guarda portuária envolvem a manutenção, pelas administrações dos portos, do quantitativo necessário, com as atribuições que lhe forem determinadas nos respectivos regulamentos.

§ 3º A autoridade portuária promoverá a plena integração porto-cidade, mediante ações que garantam as condições operacionais do porto, por meio dos acessos terrestres e marítimos adequados às operações e mediante a revitalização de instalações portuárias sem interesse operacional, para fins culturais, sociais, recreativos e comerciais, com o mínimo de impactos negativos para o porto e para a cidade, preservando as condições histórica, cultural, ambiental e de segurança de suas instalações e a sua integração harmônica com a área urbana.

Art. 8º Na área do porto organizado, compete à administração do porto, aos concessionários, aos arrendatários de instalações portuárias e aos autorizados a execução dos serviços de armazenagem de mercadorias.

Art. 9º O trabalho portuário avulso deve observar as condições de aplicação da mão-de-obra portuária de competência do órgão gestor de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, de acordo com as respectivas convenções coletivas de trabalho celebradas pelas entidades representativas dos operadores portuários e dos trabalhadores portuários avulsos, que atuam na área do porto organizado.

Art. 10. 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.

Art. 11. Nenhum conselheiro poderá integrar mais de um conselho de autoridade portuária, mesmo em portos que estejam sob uma mesma administração do porto.

Art. 12. O conselho de autoridade portuária deverá comunicar à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República os casos de negativa de apoio administrativo ou informações e de descumprimento de suas deliberações por parte da administração do porto marítimo.

## CAPÍTULO II DA CONCESSÃO DE PORTOS ORGANIZADOS

Art. 13. 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.

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.

Art. 14. A licitação para a concessão de que trata o art. 13 será realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, com base no disposto no plano geral de outorgas.

Art. 15. Qualquer interessado na outorga de porto organizado marítimo, mediante concessão, poderá requerer à ANTAQ a abertura do respectivo procedimento licitatório.

§ 1º O requerimento a que se refere o caput deverá estar acompanhado de estudo que demonstre a adequação técnica, operacional e econômica da proposta ao plano geral de outorgas, bem como seu impacto concorrencial, na forma do art. 21 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



§ 2º Caso o objeto do requerimento não esteja contemplado no plano geral de outorgas, caberá à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República pronunciar-se, emitindo relatório técnico circunstanciado sobre a oportunidade e conveniência do pleito.

Art. 16. A concessão do porto organizado marítimo obedecerá ao disposto neste Decreto e na legislação que rege as concessões de infra-estrutura portuária, bem como aos objetivos e diretrizes definidos pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Art. 17. A concessão de que trata este Capítulo deve contemplar:

I - as obras e o aparelhamento dos portos necessários à acostagem das embarcações e à movimentação, guarda e conservação das mercadorias destinadas à navegação, ou que para esses portos sejam conduzidas;

II - a exploração comercial do porto, que compreende a prestação dos serviços portuários, na forma da Lei nº 8.630, de 1993, a conservação dos canais de acesso e dos ancoradouros e, ainda, a conservação e renovação da superestrutura portuária;

III - as obras destinadas a assegurar o acesso aquaviário aos portos, bem como ancoradouro que ofereça às embarcações conveniente abrigo e profundidade compatível com o respectivo porte; e

IV - os espaços físicos necessários à exploração portuária, incluídos aqueles em águas públicas.

Art. 18. A concessão de porto organizado marítimo somente será outorgada mediante prévio estudo que demonstre sua viabilidade técnica, operacional e econômica, e seu impacto concorrencial.

§ 1º Os estudos e projetos poderão ser feitos pelos interessados, na forma do art. 21 da Lei nº 8.987, de 1995, que os submeterão à aprovação da ANTAQ, acompanhados da necessária memória justificativa, ouvida a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

§ 2º Qualquer modificação nos estudos e projetos já aprovados deverá ser previamente submetida à ANTAQ, ouvida a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Art. 19. As obras de melhoramento e aparelhamento dos portos organizados marítimos devem ser projetadas com a capacidade necessária para atender a todo o tráfego que afluir aos portos e com a margem indispensável aconselhada pelo estudo das possibilidades econômicas das respectivas áreas de influência.

Art. 20. O edital e contrato de concessão de porto organizado marítimo deverão prever cláusula dispondo sobre a possibilidade de ampliação das instalações.

Parágrafo único. As obras e aquisições necessárias à ampliação de que trata o caput deverão ser aprovadas pela ANTAQ, ouvida a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

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

Parágrafo único. Os terrenos e benfeitorias adquiridos ou desapropriados, cujo custo tenha sido levado à conta do capital do porto, constituirão parte integrante do seu patrimônio, sobre os quais o concessionário tem uso e gozo, durante o prazo da concessão.

Art. 22. Caso os terrenos e construções necessários à execução das obras sejam de propriedade da União, a Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão deverá adotar as providências administrativas cabíveis, ficando o concessionário responsável por eventuais despesas de indenização a particulares, as quais serão levadas à conta do capital do porto, depois de auditadas e reconhecidas pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Art. 23. Findo o prazo de concessão, reverterão ao domínio da União as instalações portuárias do porto concedido.

Art. 24. A homologação da licitação, o controle e a fiscalização dos contratos de concessão dos portos organizados marítimos caberão à ANTAQ.

Parágrafo único. Serão apuradas anualmente, de acordo com os regulamentos em vigor, as contas de capital e as de custeio dos portos concedidos.

CAPÍTULO III  
DOS ARRENDAMENTOS E DAS AUTORIZAÇÕES DE  
INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE USO PRIVATIVO

Art. 25. O plano de desenvolvimento e zoneamento individualizará as instalações suscetíveis de arrendamento, com vistas à sua inclusão no programa de arrendamento de instalações portuárias, devendo integrar o plano geral de outorgas.

§ 1º A administração do porto submeterá o programa de arrendamento de instalações portuárias à ANTAQ, que o incorporará ao plano geral de outorgas, de acordo com o respectivo plano de desenvolvimento e zoneamento, com a indicação das cargas a serem movimentadas e das áreas destinadas aos operadores portuários que não dispõem de arrendamentos.

§ 2º As instalações portuárias incluídas no programa de arrendamento de instalações portuárias serão arrendadas mediante licitação, por iniciativa da administração do porto ou a requerimento do interessado.

Art. 26. Os requerimentos para licitação de arrendamentos de instalações no porto organizado e para a autorização de terminais portuários de uso privativo deverão ser encaminhados à ANTAQ, que ouvirá a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Art. 27. Os contratos de arrendamento de instalações portuárias deverão conter cláusula dispendo sobre a possibilidade de ampliação das instalações.

§ 1º A ampliação da área arrendada só será permitida em área contígua e quando comprovada a inviabilidade técnica, operacional e econômica de realização de licitação para novo arrendamento.

§ 2º O conselho da autoridade portuária deverá ser ouvido nos casos de ampliação das instalações portuárias que ensejem a alteração do plano de desenvolvimento e zoneamento.

Art. 28. Os contratos de arrendamento de instalações portuárias serão de até vinte e cinco anos, podendo, mediante justificativa, ser prorrogados uma única vez, por prazo máximo igual ao período originalmente contratado.

§ 1º O arrendatário deverá requerer a prorrogação do prazo de arrendamento até vinte e quatro meses antes da data de término do prazo originalmente contratado, sob pena da decadência desse direito.

§ 2º A autoridade portuária submeterá à ANTAQ os novos processos licitatórios de arrendamentos relativos a contratos em que configure a decadência do direito de que trata o § 1º.

Seção I  
Do Arrendamento de Instalações Portuárias Operacionais

Art. 29. O arrendamento de instalação portuária operacional observará que:

I - incumbe à autoridade portuária de cada porto organizado a elaboração e execução do respectivo programa de arrendamento de instalações portuárias;

II - o arrendamento de instalações portuárias será precedido 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;

III - o interessado no arrendamento de instalação portuária poderá ofertar os estudos e a avaliação a que se refere o inciso II, na forma do art. 21 da Lei nº 8.987, de 1995;

IV - o procedimento administrativo de licitação para o arrendamento de instalações portuárias rege-se pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e pela Lei nº 8.987, de 1995;

V - cabe ao conselho de autoridade portuária zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência e à autoridade portuária adotar as medidas necessárias ao seu cumprimento, sem prejuízo das competências previstas na Lei nº 8.884, de 11 junho de 1994;

VI - o valor pago a título de arrendamento não poderá abranger as tarifas portuárias devidas à administração do porto; e

VII - o contrato de arrendamento de instalação portuária rege-se pela Lei nº 8.630, de 1993, e pelos

preceitos de direito público, aplicando-se-lhe, supletivamente, a legislação que rege as contratações e concessões, assim como os princípios da teoria geral dos contratos e as disposições de direito privado.

§ 1º Os estudos a que se refere o inciso II compreendem, além da caracterização do projeto-do-proponente, os seguintes fatores:

I - viabilidade econômico-financeira, com base nas receitas e nas despesas operacionais e nos investimentos;

II - viabilidade técnica, compreendendo o projeto de infra-estrutura, superestrutura, localização e a sua articulação com a malha viária dos demais modais de transporte; e

III - viabilidade ambiental, expressa no correspondente licenciamento prévio pela autoridade competente em meio ambiente.

§ 2º Caso os estudos mencionados nos incisos II e III do caput deste artigo apresentem resultados divergentes, a autoridade portuária decidirá sobre a conveniência do modelo e valor a ser aplicado.

§ 3º A autoridade portuária submeterá à ANTAQ os elementos contidos nos incisos II e III do caput deste artigo, e os arrolados nos §§ 1º e 2º, acompanhados do termo de referência, do edital, da minuta de contrato e seus anexos.

Art. 30. O edital de licitação poderá estabelecer a possibilidade de o futuro arrendatário auferir receitas com a exploração de atividades inerentes, complementares, acessórias e de projetos associados ao arrendamento e o percentual desses recursos que irão compor parcela do preço do arrendamento.

#### Seção II Do Arrendamento de Instalações Portuárias Marítimas não-Operacionais

Art. 31. As instalações portuárias marítimas não-operacionais poderão ser arrendadas com vistas à sua revitalização, mediante a adoção de ações e medidas que alteram suas funções originais, destinando-as para atividades culturais, sociais, recreativas ou comerciais.

§ 1º Nas licitações para arrendamento de instalações portuárias marítimas não-operacionais, a administração do porto poderá adotar as modalidades tomada de preços ou convite, na forma prevista na Lei nº 8.666, de 1993, sendo obrigatório, em qualquer caso, a lavratura do instrumento contratual.

§ 2º A adoção das modalidades tomada de preço ou convite fica condicionada à observância dos limites fixados no art. 23 da Lei nº 8.666, de 1993, considerando-se como valor total o somatório das parcelas periódicas previstas no prazo de arrendamento.

Art. 32. Cabe à autoridade portuária, no âmbito de cada porto organizado, a elaboração e a implementação da revitalização das respectivas instalações, de forma a assegurar:

I - as condições operacionais do porto e seus meios de acesso terrestre e aquaviário adequados;

II - a preservação histórica e cultural da instalação a ser revitalizada e a sua integração harmônica com o entorno portuário e o contexto urbano;

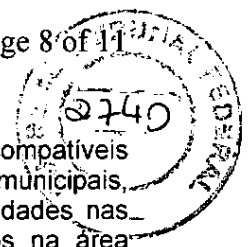
III - a geração de oportunidades turísticas, culturais e econômicas no Município, além do desenvolvimento dos negócios portuários;

IV - o cumprimento das normas regulamentadoras de segurança, saúde e meio ambiente na implantação e operação das novas atividades na instalação revitalizada; e

V - o retorno financeiro, adequado ao porto, referente à instalação utilizada, que deverá ser aplicado nas atividades portuárias, quando se tratar de atividades rentáveis.

Art. 33. O arrendamento de instalações portuárias não-operacionais será precedido da elaboração de estudos que deverão constar do plano de desenvolvimento e zoneamento.

Art. 34. Para o arrendamento de instalações portuárias marítimas não-operacionais, com fins de revitalização, a autoridade portuária deverá adotar os seguintes procedimentos:



I - promover estudos para definição de utilização das instalações a serem revitalizadas, compatíveis com o plano diretor, o plano de utilização e ocupação do solo e com outros planos e projetos municipais, acompanhados de estudos de viabilidade técnica e econômica e de impactos das novas atividades nas operações portuárias, nos acessos terrestres e marítimo, no trânsito e nos estacionamentos na área portuária e retroáreas;

II - firmar, quando couber, termo de convênio ou outro instrumento similar com o Município ou os Municípios, para análise da proposta de utilização de instalação portuária a ser revitalizada, de que trata o inciso I, e sua compatibilização ao espaço urbano;

III - propor ao Município os estudos para utilização de instalações portuárias a serem revitalizadas e readequá-los, se necessário, após a manifestação municipal;

IV - apresentar à comunidade, por meio de audiência pública, proposta de uso da instalação portuária a ser revitalizada, readequando-a, quando necessário;

V - apresentar à ANTAQ, para análise e aprovação, a proposta de uso da instalação portuária a ser revitalizada e os correspondentes estudos complementares, ouvida a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República;

VI - elaborar minuta de termo de referência, do edital, do contrato e das demais peças necessárias à licitação das instalações e encaminhá-los à ANTAQ;

VII - proceder à licitação e celebrar o contrato de arrendamento da instalação a ser revitalizada; e

VIII - fiscalizar a execução do contrato.

Parágrafo único. O interessado no arrendamento de instalação portuária a ser revitalizada poderá ofertar os estudos a que se refere o inciso I, observado o disposto no art. 21 da Lei nº 8.987, de 1995.

### Seção III Das Autorizações

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

I - movimentação de carga própria, em terminal portuário de uso exclusivo;

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

III - movimentação de passageiros, em instalação portuária de turismo.

Art. 36. Os requerimentos para 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.

§ 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 à adequação do pleito às políticas e diretrizes do setor de portos e terminais portuários marítimos.

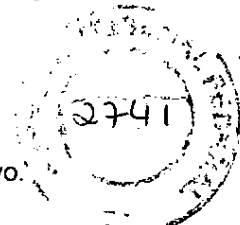
§ 2º A autoridade portuária deverá ser consultada quando o requerimento for de interessado titular do domínio útil de terreno dentro da área do porto organizado.

§ 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 de propriedade 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 nº 9.636, de 15 de maio de 1998.

Art. 37. 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.

§ 1º A autorização de que trata o caput dar-se-á em dois momentos distintos:

- 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.



§ 2º O início da exploração da instalação portuária de uso privativo dar-se-á somente após a constatação, decorrente de vistoria a ser realizada pela ANTAQ, do atendimento a todas as exigências legais relativas às demais autoridades públicas federais, estaduais e municipais que exercem competência legal sobre instalações portuárias de uso privativo.

Art. 38. Os procedimentos para a outorga de autorização para a construção e exploração de 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 à autoridade aduaneira, diretamente pelo interessado ao órgão alfandegário com jurisdição local, que a instruirá com as informações pertinentes ao conhecimento da Secretaria da Receita Federal do Brasil; e

III - construção da instalação portuária de uso privativo, na forma autorizada.

Parágrafo único. A prestação dos serviços de movimentação de cargas de terceiros, pelo detentor da autorização da construção e exploração de instalação portuária de uso privativo misto, será disciplinada em contratos assinados entre o detentor dessa autorização e o tomador de seus serviços, cujo instrumento é regido, exclusivamente, pela norma do direito privado, sem a participação ou responsabilidade do poder público.

#### CAPÍTULO IV DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM

Art. 39. O programa nacional de dragagem portuária será aprovado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, na sua área de competência.

Parágrafo único. O programa nacional de dragagem portuária será revisto até o encerramento do primeiro quadrimestre de cada ano.

Art. 40. As Companhias Docas e as demais administradoras de portos e terminais portuários marítimos deverão submeter à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, com vistas à aprovação, até o dia 30 de março de cada ano, suas propostas de investimentos e de dragagem, a serem inseridas na atualização do programa nacional de dragagem portuária para o exercício seguinte, acompanhados das respectivas previsões de usos e fontes de recursos;

Parágrafo único. A Secretaria Especial de Portos da Presidência da República pronunciar-se-á oficialmente sobre a alocação referida no caput, sempre no prazo máximo de trinta dias.

Art. 41. Entre as fontes de recursos de que trata o art. 40 estão as tarifas portuárias que visam remunerar a utilização da infra-estrutura de acesso aquaviário com profundidades adequadas às embarcações no canal de acesso, nas bacias de evolução e junto às instalações de acostagem, bem como o balizamento do canal de acesso até as instalações de acostagem e demais facilidades de acesso aquaviário de responsabilidade das autoridades portuárias.

Parágrafo único. Os recursos arrecadados nos portos administrados pelas Companhias Docas e pelas demais autoridades portuárias serão neles aplicados, não se admitindo repasse de numerário a outros portos que não estejam sob sua administração.

Art. 42. A União poderá destinar recursos para a realização de dragagem de aprofundamento em portos delegados a Estados e Municípios, com base na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, ficando tal destinação condicionada:

I - à demonstração de que o produto da arrecadação das tarifas portuárias do porto interessado esteja sendo investido e aplicado integralmente no próprio porto; e

II - à contratação simultânea da dragagem de aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas, se

essa for necessária com a dragagem de manutenção.

Parágrafo único. No caso do inciso II, a dragagem de manutenção será custeada com recursos próprios do delegatário.

Art. 43. As Companhias Docas deverão encaminhar à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República os estudos e os projetos que justifiquem as prioridades para dragagem, contemplando, inclusive, a dragagem para dois ou mais portos.

#### CAPÍTULO V DO PLANO GERAL DE OUTORGAS

Art. 44. O plano geral de outorgas será elaborado pela ANTAQ e aprovado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, obedecendo às seguintes diretrizes e políticas:

I - otimização da estrutura portuária nacional, com vistas à viabilização de políticas de desenvolvimento, especialmente as de comércio exterior e industriais;

II - expansão da oferta de serviços portuários, baseada na eficiência de escala da exploração das atividades e redução dos custos unitários;

III - atendimento à demanda por serviços portuários, inclusive a futura, em conformidade com estudos econômicos que integrarão o plano geral de outorgas;

IV - adequada prestação dos serviços portuários, segundo os parâmetros normativos e regulatórios;

V - integração entre os distintos modais, priorizando o transporte marítimo, quando possível; e

VI - expansão e ampliação das instalações portuárias existentes e a localização dos novos portos, tendo em vista a eficiência econômica.

Art. 45. O plano geral de outorgas será revisto a cada dois anos.

#### CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 46. A administração do porto deverá zelar pelo cumprimento da legislação ambiental e de segurança e saúde no trabalho por parte de todos os agentes envolvidos na operação portuária, dentro da área do porto organizado.

Parágrafo único. Os regulamentos de exploração do porto, os contratos de arrendamento e a norma de pré-qualificação dos operadores portuários deverão especificar exigências do cumprimento da legislação ambiental, de saúde e de segurança do trabalho, assim como sanções a serem aplicadas pela autoridade portuária em caso de descumprimento daquelas exigências pelos agentes envolvidos.

Art. 47. A execução de serviços portuários em instalações de uso privativo é da competência dos respectivos titulares, competindo à autoridade portuária fiscalizar as operações quando o terminal situar-se dentro da área do porto organizado.

Art. 48. As obras de melhoramento e de reforma de instalação portuária, arrendada ou autorizada, independem de nova outorga, mas serão, obrigatoriamente, submetidas à autoridade portuária e à ANTAQ, conforme o caso, para aprovação prévia, se houver alteração que descaracterize os projetos apresentados inicialmente.

Art. 49. A ANTAQ deverá, no prazo de cento e oitenta dias, contados da publicação deste Decreto:

I - proceder à adequação das disposições regulatórias referentes aos arrendamentos e às autorizações de instalações portuárias de que tratam este Decreto;

II - submeter à 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 nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

III - dispor sobre os procedimentos de autorização para a construção e exploração de instalações

portuárias de turismo para movimentação de passageiros.

Art. 50. Configurado o interesse público, poderá ser autorizada, excepcionalmente, a utilização de instalações portuárias arrendadas para recepção de carga compatível transportada em navio que demande ao porto, não destinada ao arrendatário, desde que configurada a urgência e necessidade, com o objetivo de evitar situações de congestionamento nas demais instalações portuárias e de acostagem.

§ 1º A autorização somente poderá ser concedida pela autoridade portuária depois da manifestação favorável da Secretaria da Receita Federal do Brasil.

§ 2º Aplica-se o disposto no caput também às instalações portuárias de uso público.

#### CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 51. O art. 3º do Decreto nº 2.184, de 24 de março de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação.

“Art. 3º O convênio de delegação, cujas cláusulas essenciais serão aprovadas pelo delegante, deverá conter, entre outras, as seguintes obrigações a serem assumidas pelo delegatário:

.....  
IV - responsabilizar-se pela conservação dos bens do porto constantes de inventário realizado pelo delegante;

.....” (NR)

Art. 52. O disposto no Decreto nº 4.391, de 26 de setembro de 2002, não se aplica aos portos e terminais portuários marítimos de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

Art. 53. As disposições deste Decreto não alcançam os atos legais praticados anteriormente a sua edição.

Art. 54. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 29 de outubro de 2008; 187º da Independência e 120º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA  
*Guido Mantega*  
*Paulo Bernardo Silva*  
*Dilma Rousseff*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 30.10.2008