



CONGRESSO NACIONAL

Senado Federal  
Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 12/12/2012, às 11h  
Ivanilde / Matr.: 46544

MPV 595

00241

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data  
12/12/2012

Proposição  
Medida Provisória nº 595, de 2012

Autor  
Leonardo Quintão

n.º do prontuário

1 Supressiva() 2. substitutiva() 3. modificativa (x) 4. aditiva () 5. Substitutivo global ()

Página Artigo Parágrafo único Inciso alínea  
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos arts. 2º e 8º da Medida Provisória 595, de 06 de dezembro de 2012, a seguinte redação:

"Art. 2º .....

**IV - terminal de uso privativo - instalação portuária localizada dentro ou fora da área do porto organizado, cujo titular é detentor do domínio útil do terreno, explorada mediante autorização, regido exclusivamente pelas normas do direito privado, segundo uma das seguintes modalidades:**

- a) **Exclusivo – para movimentação de carga própria;**
- b) **Misto – para movimentação de carga própria e de terceiros, independente do percentual de cada uma delas;**

.....  
**XIII – terminal de uso público – instalação portuária, localizada dentro ou fora da área do porto organizado, regido pelas normas do direito público, sem participação ou responsabilidade do poder público, explorado mediante arrendamento, precedido de licitação, se situado dentro da área do porto organizado, ou mediante autorização, se situado fora da área do porto organizado e o seu titular for detentor do domínio útil do terreno."**

"Art. 8º .....

**I - terminal de uso privativo fora da área do porto organizado;**

.....  
**§ 6º A chamada e processo seletivo público a que se refere o caput deste artigo não se aplica ao processo de autorização dos terminais de uso privativo, quer exclusivo ou misto."**

## JUSTIFICAÇÃO

O objetivo fundamental da MP 595, sem dúvida alguma foi resolver o contencioso instalado entre os titulares dos terminais arrendados de contêineres, todos dentro da área do porto organizado, e seus concorrentes que obtiveram autorização para explorar terminais de uso privativo, sem preencherem a condição básica estatuída na Lei 8.630, de possuírem carga própria.

A solução encontrada pelo governo, de adotar o termo "terminal privado" e restringir seu uso a instalações situadas fora da área do porto organizado, aparentemente engenhosa, encontra, contudo, alguns inconvenientes que precisam ser realçados:

I – À luz da Constituição Federal e do restante do arcabouço legal que rege a concessão e permissão de serviços públicos, parece-nos muito difícil arguir com sucesso que esse "terminal privado fora da área do porto organizado", conforme caracterizado na MP, não estará prestando um serviço público, concorrendo deslealmente com os terminais de uso público, também privados, situados dentro da área do porto organizado; isso pode acirrar ainda mais o contencioso que se pretendeu resolver;

II – Prova cabal dessa dificuldade é que a MP não conseguiu reeditar uma disposição importantíssima da Lei 8630/93, contida no § 2º do seu art.6º, que assim dita verbis:

*"§ 2º os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público."*

Se o tivesse feito teria certamente incorrido em ilegalidade.

Essa é uma disposição muito importante para os atuais terminais de uso privativo, tanto os exclusivos quanto os mistos, que foram licenciados dentro dos mais estritos critérios de legalidade impostos pela Lei 8.630/93, normalmente grandes detentores de carga própria – commodities a granel e neo granel -, não sendo justo privá-los desse tratamento, inclusive porque seus terminais em operação, autênticos portos-indústria, representam o ponto alto da competitividade do sistema portuário brasileiro e uma das experiências mais exitosas ensejadas pela Lei 8.630.

Sem essa cobertura, os atuais terminais de uso privativo passarão a ser regidos pelo direito público, sujeitos à intervenção da ANTAQ, conforme pretende a própria MP

III – Por outro lado, entendemos ser também difícil que o governo tenha cobertura legal para incluir os "terminais privados" criados pela MP no regime de outorga por autorização em se tratando de uma prestação de serviço público, caso o seu titular não disponha de domínio útil do terreno. No caso dos terminais de uso privativo, a lei 8.630 procurou lastrear sua inclusão no regime de autorização na exigência de dois requisitos básicos: a disponibilidade de carga própria, que passou

a ser interpretada como a finalidade básica inquestionável do terminal; e o domínio útil do terreno.

IV – Levando em consideração que o problema a resolver está circunscrito ao segmento dos contêineres, e que não temos conhecimento de contencioso semelhante no segmento dos grandes terminais especializados de commodities, vitais para as nossas exportações, não há porque tentar corrigir a Lei dos Portos no que diz respeito a esses terminais, bastando apenas um ligeiro ajuste redacional para esclarecer e ratificar o espírito do legislador naquela lei, que foi o de não impor qualquer limitação ao nível de movimentação da carga de terceiros em relação ao da carga própria.

E no caso, como segunda parte da solução, para pacificar o segmento de contêineres, abrir espaço para a existência de terminais de uso público dentro e fora da área dos portos organizados.

PARLAMENTAR: Leonardo Quintão

