

# **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

## **PROJETO DE LEI Nº 7.152, DE 2002**

Inclui § ao art. 1º da Lei nº 8.630, de 1993, renumera os incisos IV e V e inclui alíneas.

**Autor:** Deputada TELMA DE SOUZA

**Relator:** Deputado FRANCISCO APPIO

### **I - RELATÓRIO**

Sob exame desta Comissão encontra-se o Projeto de Lei nº 7.152, de 2002, proposto pela Deputada Telma de Souza. A iniciativa altera o art. 1º da Lei nº 8.630, de 1993 - Lei dos Portos, para estabelecer a obrigatoriedade de se submeter previamente ao Conselho de Autoridade Portuária proposta de alteração da área do porto organizado. No mesmo artigo, acrescenta dispositivo que define ser indivisível área de porto organizado servido por apenas um canal de navegação, em regiões portuárias geográfica e economicamente integradas. Vai além, determinando que as áreas de portos organizados alteradas após a vigência da Lei dos Portos, em desacordo com a indivisibilidade agora sugerida, sejam redimensionadas, retornando ao *status* anterior à alteração.

Segundo a autora, "*do ponto de vista físico, especialmente nos portos em que existe um único canal de acesso, é impossível imaginar-se como um terminal privativo possa operar dispensando as mesmas instalações e facilidades exigidas para os portos organizados.*" E prossegue: "*O Terminal Privativo, ao depender, para a realização de tráfego e operação portuária, da utilização da mesma infra-estrutura que serve ao Porto Organizado, está sendo diretamente beneficiado por ela.*"

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Muito embora alegue-se, na justificação do projeto, existir insuficiência de conceituações na Lei dos Portos para distinguir em que circunstâncias estaria um terminal privativo inserido em área de porto organizado, parece que a simples interpretação do estatuído no art. 1º, § 1º, IV, da mencionada norma legal é suficiente para aplacar dúvidas.

Com efeito, tal dispositivo define ser área do porto organizado toda aquela compreendida pelas instalações portuárias e pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, desde que mantidas pela Administração portuária - grife-se.

Ora, vê-se que não é suficiente estar, a instalação portuária, em região próxima ou lindeira a porto organizado, para dele fazer parte. Mais importante do que a localização, aqui, é a natureza do empreendimento, seu regime de exploração. Sem que a Administração do Porto Organizado dele se responsabilize, impossível integra-lo à área comum do porto, e aplicar-lhe as regras ali existentes.

Para bem lembrar, diga-se que os terminais privativos não guardam vínculo com as Companhias Docas, nem delas dependeram para ser construídos, ampliados, reformados, conservados ou operados. Surgiram como empreendimentos privados e ainda hoje o são, competindo tão somente a seus exploradores dirigir-lhes recursos para manutenção e desenvolvimento de sua infra-estrutura e de suas atividades.

O fato de, eventualmente, haver apenas um canal de navegação a servir porto organizado e terminais privativos, registre-se, não pode ser condição bastante para que estes venham, necessariamente, a integrar a área daquele. Trata-se de premissa equivocada.

Sendo verdade que a área coberta pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto organizado é parte componente da área total deste porto, pois por sua administração mantida, não há que se falar em incorporação de terminal privativo à área do porto organizado, em virtude de as embarcações que a ele se dirigem ou dele provêm terem que trafegar em tal área, mas sim, e tão somente, em pagamento pelo uso do canal de acesso e das facilidades mantidas pela Administração do Porto Organizado. E isto vem sendo feito.

Nem poderia ser de outra forma. De fato, não seria por estar imune à direção da Autoridade Portuária, simplesmente, que o terminal privativo geraria tráfego aquaviário isento de obrigações para com o mantenedor das vias aquáticas de acesso à zona portuária. Como qualquer serviço público de monta, posto à disposição do público, este também requer recompensação pecuniária, por intermédio do pagamento de tarifas. Tarifas que são pagas, reforce-se.

A par dos ensaios hermenêuticos aqui esboçados, necessário destacar que a medida pretendida joga por terra enorme esforço empreendido, desde a sanção da Lei dos Portos, no intuito de modernizar o complexo portuário brasileiro, e as regras e estruturas que o regem.

O funcionamento desembaraçado dos terminais privativos, em estreita relação com as plantas industriais que lhes deram origem, foi condição essencial, nos últimos anos, para a dinamização do comércio exterior brasileiro e para a redução dos custos das operações portuárias, notadamente pela possibilidade de ter sido permitido a tais terminais movimentar cargas de terceiros.

É de se perguntar como tais benefícios poderiam continuar a ser produzidos se, com a atrelagem dos terminais privativos às administrações dos portos organizados, muito da autonomia dos complexos portuários privados seria aniquilada, note-se, em aspectos fundamentais da gerência dos negócios, como a política tarifária e de contratação de mão-de-obra.

Enfim, não soa razoável, a esta altura dos fatos, que se queira promover tamanha intervenção na arquitetura administrativa do sistema portuário nacional, correndo-se o risco de conduzi-lo a um caminho já superado,

estéril, e que, ademais, certamente introduzirá enorme instabilidade jurídica no setor, prejudicando investimentos em área essencial para a economia do país.

Em razão dos motivos expostos, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 7.152, de 2002.

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado FRANCISCO APPIO  
Relator

2003\_4408\_Francisco Appio.065