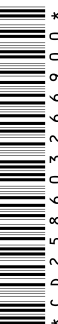


EMENDA SUPRESSIVA AO PROJETO DE LEI Nº 733, DE 2025

Suprima-se os parágrafos I e II do artigo 74 do Projeto de Lei nº 733, de 2025.

Suprima-se os parágrafos I e II do artigo 74 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, que passa a ter a seguinte redação:

“Art. 74. As áreas em que se desenvolvam as atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias, e que acessem a área do porto público mediante contrato de passagem, integram o Complexo Portuário.”



JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo suprimir o Parágrafo Primeiro e o Parágrafo Segundo do artigo 74 do Projeto de Lei nº 733, de 2025, por entender que são inadequados sob os pontos de vista jurídico e regulatório.

Em relação ao Parágrafo Primeiro, há uma desconexão lógica com o próprio caput do Artigo 74, que se refere a “áreas em que se desenvolvam as atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias **e que acessem a área do porto público mediante contrato de passagem**” (grifo nosso).

O caput se refere, portanto, a áreas que estão fora do porto público, visto que o seu acesso ao Porto Público, ou Porto Organizado, depende de contrato de passagem.

Ainda sobre o Parágrafo Primeiro, destaca-se também a inadequação do ponto de vista regulatório.

Caso tal área em que se desenvolvam as atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias esteja “dentro do porto público”, ela deverá ser objeto de contrato específico com o Poder Concedente que autorize o titular do contrato a explorá-la, tornando, portanto, sem efeito a redação do referido Parágrafo.

Em relação ao Parágrafo Segundo, a previsão de que tais áreas localizadas fora do porto público, mas com acesso mediante Contrato de Passagem, possam ser disciplinadas como Contratos de Adesão é igualmente inadequada sob os pontos de vista jurídico e regulatório.

Isso porque os institutos do Contrato de Passagem e da outorga por Contrato de Adesão são efetivamente incompatíveis.

O requerimento de outorga de autorização, conforme a Resolução nº 71 de 2022 da ANTAQ, além dos diversos requisitos técnicos, possui como exigência fundamental a apresentação de “título



de propriedade do terreno, inscrição de ocupação, certidão de aforamento ou contrato de cessão sob regime de direito real, ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do terreno;" (artigo 4º, inciso IV).

O Contrato de Passagem, contudo, único instrumento jurídico apto a autorizar o acesso e compartilhamento de infraestrutura do Porto Organizado com terceiros, não confere direito de uso e fruição sobre a área da operação.

Com isso, torna-se impossível uma equiparação entre os institutos, ou mesmo um tratamento análogo ou subsidiário.

Além disso, a proposta de se permitir que áreas retroportuárias com Contrato de Passagem sejam disciplinadas como outorgas por Contrato de Adesão contribui para uma indevida sobreposição de regimes de natureza jurídica completamente distintos.

O Contrato de Passagem confere o direito de exploração de uma área de Porto Organizado, como já mencionado acima. Já o Contrato de Adesão é o instrumento que formaliza a outorga de autorização de exploração de uma atividade econômica, qual seja, a atividade portuária fora de um Porto Organizado.

A disciplina, ainda que análoga ou subsidiária, de retroárea com Contrato de Passagem como outorgada por Contrato de Adesão, pode comprometer a segurança jurídica das operações e certamente irá gerar graves incertezas regulatórias.

Os Terminais Retroportuários com Contrato de Passagem desempenham função logística conexa ao Porto Organizado e não devem ser confundidos com instalações autônomas e independentes, como são os terminais com outorga por Contrato de Adesão.

Dessa forma, a supressão dos referidos dispositivos é necessária para resguardar a coerência normativa do sistema



portuário nacional e garantir um ambiente regulatório estável, claro e funcional aos operadores logísticos, especialmente, no caso em tela, os terminais retroportuários.

Sala das sessões em de de 2025
Beto Richa - PSDB/PR

