

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 393, DE 19 DE SETEMBRO DE 2007.

Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62, da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de Lei:

Art. 1º Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, a ser implantado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o **caput** abrange as obras e serviços de engenharia de dragagem do leito das vias aquaviárias, compreendendo a remoção do material sedimentar submerso e a escavação ou derrocamento do leito, com vistas à manutenção da profundidade dos portos em operação ou a sua ampliação, bem assim as ações de licenciamento ambiental e as relativas ao cumprimento das exigências ambientais decorrentes;

§ 2º Para fins desta Medida Provisória, considera-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado dos leitos dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação;

Art. 2º A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, bem assim os serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º Na hipótese de ampliação ou implantação da área portuária de que trata o **caput**, é obrigatória a contratação conjunta dos serviços de dragagem de manutenção, a serem posteriormente prestados.

§ 2º As obras e serviços integrantes do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária serão contratados na forma do **caput**.

§ 3º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão ser reunidas para dois ou mais portos, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 4º Na contratação de dragagem por resultado é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado, de acordo com as modalidades previstas no art. 56 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

§ 5º A duração dos contratos de dragagem por resultado será de até cinco anos, prorrogável por igual período uma única vez, observadas as disposições da Lei nº 8.666, de 1993.

§ 6º A contratação de dragagem por forma diversa da estabelecida neste artigo deverá ser previa e expressamente autorizada pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República ou pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

Art. 3º Para a dragagem de que trata esta Medida Provisória poderão ser contratadas empresas nacionais ou estrangeiras, por meio de licitação internacional, nos termos da Lei nº 8.666, de 1993.

Art. 4º Cabe à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e ao Ministério dos Transportes estabelecer, nas respectivas áreas de atuação, as prioridades para dragagem de ampliação, fixar sua profundidade e demais condições, que devem constar do projeto básico da dragagem.

Art. 5º As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela Autoridade Marítima, não se submetendo ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 6º Os programas de investimento e de dragagens, a estruturação da gestão ambiental dos portos, e a alocação dos recursos arrecadados por via tarifária das Companhias Docas e do DNIT serão submetidos à aprovação e fiscalização pela Secretaria Especial de Portos e do Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação, com o objetivo de assegurar a eficácia da gestão econômica, financeira e ambiental.

Art. 7º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de setembro de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Alfredo Nascimento
Dilma Rousseff

Este texto não substitui o publicado no DOU de 20.9.2007

Brasília, 19 de setembro de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à apreciação de Vossa Excelência a presente proposta de Medida Provisória, nos termos do art. 62, caput da Constituição, que institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária.

2. A recente reestruturação do setor transportes, com a criação de um órgão na Presidência da República para tratar da infra-estrutura portuária, denota a prioridade estabelecida para o desenvolvimento da área de transportes. Nesse âmbito, torna-se necessário estabelecer um Programa para contribuir efetivamente para a eficácia da gestão portuária e hidroviária, promovendo a desobstrução das vias aquaviárias, por meio da dragagem de manutenção da profundidade.

3. Para alcançar a mencionada eficácia, no âmbito desse Programa estão abrangidos as obras e serviços de engenharia de dragagem do leito das vias aquaviárias, compreendendo a remoção do material sedimentar submerso e a escavação ou derrocamento do leito, com vistas à manutenção da profundidade dos portos em operação ou a sua ampliação, bem assim as ações de licenciamento ambiental e as relativas ao cumprimento das exigências ambientais decorrentes.

4. Com vistas a assegurar a manutenção da profundidade nas vias aquaviárias, propõe-se agora uma evolução na forma de contratação das obras e serviços de dragagem, instituindo o conceito de “dragagem por resultado”, como um dos instrumentos que visam garantir o acesso portuário e o transporte hidroviário, para reduzir o chamado custo Brasil e incrementar o comércio exterior.

5. Nesse sentido, no art. 2º da referida Medida Provisória regulamenta essa nova forma de contratação de dragagem portuária e hidroviária. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, bem assim os serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.

6. A dragagem por resultado encerra dois componentes: um é a garantia de disponibilidade dos equipamentos de dragagem, assegurando sempre a limpeza do leito hidroviário, e outro é a capacidade de remoção de grandes volumes, em curto prazo, por ocasião de eventos climáticos aleatórios, que podem assorear o porto ou a hidrovia numa só oportunidade.

7. Deve ser ressaltado que, em relação às áreas portuárias, até 1990, as obras e serviços de dragagem para aprofundamento e manutenção dos acessos marítimos eram realizados diretamente pela extinta Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRÁS e sua subsidiária Companhia Brasileira de Dragagem – CBD, com emprego do parque próprio de equipamentos, inclusive de diversas Companhias Docas. Em 1997, foi disciplinado o afastamento das Companhias Docas da execução direta da dragagem e a alienação obrigatória dos equipamentos de dragagem, cujas obras e serviços passaram a ser objeto de licitações públicas para contratação à iniciativa privada. O custeio das atividades de dragagem passou a ser coberto a partir de recursos decorrentes das receitas próprias das Administrações Portuárias. Desde então, quer pela gestão inadequada dos projetos e receitas portuárias, quer pela indisponibilidade de recursos federais para investimentos na melhoria dos acessos marítimos, tanto a manutenção da navegabilidade, quanto a ampliação dos acessos marítimos e hidroviários foram, de uma maneira geral, bastante comprometidos, repercutindo negativamente na eficácia da gestão portuária e no nosso comércio exterior.

8. Com a instituição do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, vislumbra-se a disponibilização de recursos suficientes para a adequação dos acessos marítimos e hidroviários à necessidade atual, tanto em termos de fluxo de navios, quanto da tendência de aumento das dimensões da frota mercante mundial.

9. Outro relevante objetivo da medida ora proposta é o provimento de meios para aumentar a concorrência na contratação de obras e serviços de dragagem, reduzir custos, ganhar eficiência operacional e racionalizar prazos, por meio do estabelecimento de regras claras, institucionalmente abrangentes e de aplicação geral, viabilizando também uma efetiva ação de coordenação e supervisão governamental, por intermédio da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e do Ministério dos Transportes, para assegurar a eficácia na gestão dos portos e hidrovias, contribuindo assim para a melhoria dos serviços prestados à sociedade e para o incremento do comércio exterior.

10. Um dos principais instrumentos para o aumento da concorrência e a conseqüente redução de custos está previsto nos arts. 3º e 5º dessa proposta, nos quais se define que (i) para a execução das obras e serviços de dragagem poderão ser contratadas empresas nacionais ou estrangeiras, por meio de

licitação internacional; e (ii) as embarcações destinadas à dragagem não estão sujeitas ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, respectivamente. Ou seja, ao afastar a aplicação às embarcações destinadas à execução das respectivas obras e serviços dos dispositivos da referida Lei, ao mesmo tempo viabiliza-se a participação nas licitações de empresas estrangeiras, bem assim a redução dos custos de dragagem, contribuindo assim esse novo regramento para a eficácia da gestão portuária e hidroviária.

11. A relevância e a urgência das medidas ora propostas estão configuradas na necessidade de se assegurar a permanente manutenção da profundidade das vias aquaviárias de portos e hidrovias, com a diminuição do custo na contratação das obras e serviços, viabilizando assim melhores serviços à sociedade, quer seja em termos de transporte de passageiros, turismo e, especialmente, no transporte de mercadorias e no aumento da competitividade das exportações brasileiras, por meio da racionalização e da redução dos custos da gestão portuária e hidroviária.

São essas, Senhor Presidente, as razões que nos levam a submeter à elevada apreciação de Vossa Excelência, a anexa proposta de Medida Provisória.

Respeitosamente,

PEDRO BRITO DO NASCIMENTO
*Secretário Especial de Portos
da Presidência da República*

ALFREDO PEREIRA DO NASCIMENTO
Ministro de Estado dos Transportes