

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI No. 5.980, de 2009

Dispõe sobre a prorrogação de contrato de arrendamento de área ou instalação portuária firmado antes da entrada em vigor da Lei nº 8.630, de 1993.

Autor: Deputado GERALDO SIMÕES

Relator: Deputado CARLOS ZARATTINI

I – RELATÓRIO

Chega a esta Comissão o Projeto de Lei no.5.980/2009, de autoria do ilustre deputado Geraldo Simões, cujo propósito é estabelecer condições para prorrogação de contratos de arrendamento de áreas ou de instalações portuárias celebrados antes da entrada em vigor da Lei no. 8.630, de 1993, a chamada Lei dos Portos.

O foco do projeto é o prazo dos contratos, que devem ficar restritos a cinquenta anos, contados o prazo inicial e o de prorrogação, independentemente da ocorrência de prorrogações desses contratos. O eventual acréscimo de anos nos contratos já prorrogados – para efeitos de consecução do prazo total – não constituiria uma segunda prorrogação, que é vetada pela Lei dos Portos.

Segundo o Autor em sua justificação

Até a edição da Lei dos Portos, era praxe realizar arrendamentos com prazo de dez anos, prorrogável por igual período. A partir dela, no entanto, a prática foi alterada, prevalecendo a assinatura de contratos com prazo de vigência de vinte e cinco anos, prorrogável por igual período. [O projeto vai, portanto,] No rumo (...) do que prevê o art. 4º da referida lei, segundo o qual os contratos podem ser prorrogados uma única vez, não podendo o tempo total de contratação ultrapassar cinquenta anos.

A presente proposição foi distribuída às seguintes Comissões: de Viação e Transportes; de Trabalho, de Administração e Serviço Público e de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD). Proposição Sujeita à

Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II. Regime de Tramitação: Ordinária.

No prazo regimental não se apresentaram emendas.

É o Relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Antes de adentrar o conteúdo propriamente dito da proposição, registro sua relevância em face da atual realidade do país, que tem se caracterizado por um dinamismo crescente do comércio internacional. O fato de o transporte marítimo ser responsável por mais de 70% da movimentação de cargas importadas e exportadas dá uma noção da importância do assunto aqui abordado.

Assim sendo, é inconcebível que – dadas as circunstâncias atuais e, ainda mais, diante das perspectivas de continuidade do crescimento da movimentação portuária do país – persistam gargalos que ensejem a insegurança quanto ao retorno dos investimentos neste setor.

Convém anotar que as mudanças operadas a partir da vigência da Lei dos Portos trouxeram evidentes benefícios para o setor portuário brasileiro. Entre esses benefícios inclui-se a estipulação de prazo dos contratos de exploração compatível com o volume dos investimentos demandado, garantindo desta forma a segurança para sua amortização, quer dizer, vinte e cinco anos prorrogável uma única vez por igual período.

É estranho, portanto, que – tendo já se passado quase duas décadas – ainda hoje não se tenha obtido uma equalização entre os operadores portuários. Isso se deve, particularmente, ao fato de alguns contratos vigentes na época da entrada em vigor da Lei dos Portos não terem se adaptado às novas regras. Importante destacar que essa situação de transitoriedade foi corretamente captada e disciplinada pela lei em questão, mais precisamente nos seus arts. 48 e 53, cujo conteúdo é o que se segue:

Art. 48. Os eventuais contratos de exploração de terminais ou embarcações de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de cento e oitenta dias, às disposições desta lei, assegurando aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do §2º do art. 4º desta lei.

.....

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei.

Ocorre que, apesar do comando legal imperativo, muitos contratos – mais precisamente aqueles gerenciados pelas Autoridades Portuárias – não foram adaptados. Resultado: retração de investimentos em importantes

terminais, a maioria deles inseridos nos portos organizados mais dinâmicos do país.

Sirvo-me, mais uma vez, das palavras do Autor para exemplificar a situação:

Há antigos arrendatários que, de boa-fé, investiram no aperfeiçoamento dos negócios e das instalações, certos de que uma solução razoável seria encontrada pelas autoridades para a situação peculiar em que se achavam. Hoje, defrontam-se com o alto risco de não recuperar alguns de seus investimentos.

Poderia e pode ser diferente.

Basta que se equipare o prazo total dos antigos arrendamentos ao prazo total dos novos arrendamentos, feitos após a Lei dos Portos. Os contratos antigos, mesmo com a adoção da regra aqui proposta, não terão um prazo total superior ao dos contratos mais recentes. Lembre-se, aliás, que para vários casos – contratos já prorrogados por igual período – trata-se simplesmente de acrescentar alguns poucos anos aos que faltam para o término do ajuste.

Diante do exposto, meu entendimento é o de que o Projeto de Lei em apreciação vai ao encontro das reivindicações dos operadores, que reclamam condições seguras para o retorno dos seus investimentos. Mais do que isso, ele persegue o interesse público, uma vez que a resolução desse impasse favorece a continuidade do dinamismo do comércio internacional do país, com efeitos multiplicadores benéficos para o conjunto da sociedade.

Assim sendo, meu voto é pela **aprovação** quanto ao mérito do Projeto de Lei no. 5.980, de 2009.

Sala da Comissão, em de fevereiro de 2010.

Deputado Carlos Zarattini
PT/SP