

## **COMENTÁRIOS ACERCA DO NOVO MARCO REGULATÓRIO DOS PORTOS BRASILEIROS<sup>1</sup>**

### *COMENTARIOS SOBRE EL NUEVO MARCO REGULATORIO DE PUERTOS DE BRASIL*

**Osvaldo Agripino de Castro Junior<sup>2</sup>**

**Milene Corrêa Zerek Capraro<sup>3</sup>**

**SUMÁRIO:** Introdução; 1. Política, Estado e Sociedade; 1.1 Contexto portuário atual; 1.2 Conceitos operacionais; 1.3 Inovações trazidas pela Lei nº 12.815/2013; 2. As novas outorgas; 2.1 Principais autoridades intervenientes nos portos; 2.2 O Decreto nº 8.033/2013 e suas principais diretrizes; 2.4 Meio ambiente; 3. Segurança jurídica para as novas outorgas; 3.1 Procedimento para obtenção da autorização; 3.2 A arbitragem na Nova Lei dos Portos; Considerações Finais; Referências das Fontes Citadas.

#### **RESUMO**

O presente artigo analisa e traz comentários às diretrizes estabelecidas pela Nova Legislação dos Portos, a Lei nº 12.815/2013 e o Decreto nº 8.033/2013. O novo marco regulatório para os portos brasileiros é de suma importância neste momento, uma vez que o país é a 7ª economia do mundo e movimenta 95% do seu comércio exterior pelos portos. O artigo apresenta definições conceituais

---

<sup>1</sup> Este artigo é produção científica decorrente do II Congresso Nacional das Comissões de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB, realizado em 31 de outubro e 1 de novembro de 2013, em Vitória-ES. Parte da atividade decorrente do Grupo de Pesquisa em Princiologia, Constitucionalismo, Regulação e Juridicidade, o qual se vincula à Linha de Pesquisa em Princiologia, Constitucionalismo, Regulação e Juridicidade do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí – PPCJ/Univali.

<sup>2</sup> Professor do Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica da Univali ([www.univali.br/cpcj](http://www.univali.br/cpcj)), Doutor em Direito Internacional (UFSC) e Pós-Doutorado em Regulação dos Transportes e Portos (*Harvard University*). Graduado em Ciências Náuticas (Ciaga,1983), ex-Piloto de Navios da Petrobras, Vale do Rio Doce, Libra e CBTG, tendo viajado para 27 países em 4 anos. Advogado inscrito na OAB/SC ([www.adsadvogados.adv.br](http://www.adsadvogados.adv.br)) e na OAB/RJ - J Haroldo & Agripino Consultoria Jurídica ([www.jharoldoagripino.com.br](http://www.jharoldoagripino.com.br)).

<sup>3</sup> Doutoranda pela UFPR. Mestre em Ciência Jurídica na UNIVALI. Membro do Grupo de Pesquisa Regulação da Infraestrutura e Juridicidade da Atividade Portuária e Advogada. Membro da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/PR. Professora do Grupo Marista e em Pós-Graduações. Especialista em Direito Empresarial pelo IBEJ – Curitiba/PR.

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

acerca do tema e comentários relacionados ao novo modelo a ser implantado no País. Trata-se de colaboração ao Setor Portuário, não só pela visão empresarial como também acadêmica, auxiliando na pesquisa e com estudos relacionados ao tema.

**PALAVRAS-CHAVE:** Reforma Portuária; Conceitos; Aspectos jurídicos.

## **RESUMEN**

El presente artículo analiza e incorpora comentarios de las directrices establecidas por la Nueva Legislación de los Puertos, la Ley nº 12.815/2013 y el Decreto nº 8.033/2013. El nuevo marco regulatorio para los puertos brasileiros es de suma importancia en el momento actual. El Artículo trae definiciones conceptuales acerca del tema y los comentarios relacionados a este nuevo modelo a ser implementado en el País. Lo texto es una colaboración para el sector portuario, empresarial y académico, auxiliando con las pesquisas y estudios realizados en el tema.

**PALABRAS-CLAVE:** Reforma de los puertos; Definiciones; Aspectos jurídicos.

## **INTRODUÇÃO**

Tendo em vista as novas diretrizes trazidas pela promulgação da Lei nº 12.815/2013 e do Decreto nº 8.033/2013, considerados os textos jurídicos mais importantes do novo marco regulatório dos portos brasileiros, este artigo objetiva contribuir para a discussão acerca do tema, por meio da apresentação dos principais aspectos jurídicos do novo marco.

O artigo se divide em três capítulos, a saber: o Capítulo 1 trata dos principais conceitos e das inovações trazidas pela nova lei. O Capítulo 2 discorre acerca das novas, outorgas, do Decreto nº 8.033/2013 e suas diretrizes, das principais autoridades intervenientes nos portos e o meio ambiente portuário, analisando os aspectos legais e procedimentais.

Por fim, no Capítulo 3 são tratados os aspectos de segurança jurídica nos contratos portuários no novo marco regulatório, os procedimentos para autorizações, bem como a utilização da arbitragem na nova lei.

Ressalte-se que o artigo não pretende esgotar o tema, de maneira que objetiva tão somente, de forma introdutória, contribuir para o desenvolvimento do setor portuário por meio da redução insegurança jurídica existente e maior discussão acadêmica sobre o assunto.

## **1. POLÍTICA, ESTADO E SOCIEDADE**

Os princípios constitucionais sejam eles o da irretroatividade da lei, legalidade, devido processo legal, entre outros, norteiam a legislação nacional, bem como o princípio da segurança jurídica, para que o controle social seja efetivado visando a preservação das relações sociais, econômicas e jurídicas entre os entes da sociedade.

Dentre os objetivos principais do Direito e do Estado estão a promoção do bem estar aos cidadãos, reduzir a pobreza e desigualdades, defender a dignidade da pessoa humana, promover a ordem social e o desenvolvimento econômico. Os diversos agentes sociais dependem da ação do Direito e do Estado para alterarem suas relações pré-estabelecidas e sua situação socioeconômica, sozinhos estes agentes não conseguem mudar sua situação atual.

A realização de políticas públicas democráticas, com o objetivo de concretização dos direitos e execução dos planos governamentais, demandam custos que, embora limitem algumas áreas, permitem disponibilizar à sociedade o adequado desenvolvimento.

A política tem a possibilidade de permitir uma igualdade maior entre a população menos favorecida e aquela privilegiada, através de ações de equivalência em distribuição de renda, serviços essenciais adequados e transferência de recursos necessária a efetivação dos direitos para todos.

Assim, incluem-se neste rol ações também aquelas para o crescimento econômico nacional e conseqüente elevação da renda de toda população. Caso a política não consiga atingir tais objetivos, será ela a responsável pelas crises que a sociedade poderá enfrentar.

Observa-se que o Estado no momento atual, passou a atuar mais como agente regulador do que como agente controlador, esta atitude permitiu que se aliasse o necessário na visão pública ao economicamente interessante, em termos de lucro e, para o poder privado, esta questão apresenta diversos desafios.

Mas algumas mudanças são necessárias, tais como, redução na burocracia, mudança no gerenciamento de políticas públicas, controle da atividade portuária pelos usuários, novas maneiras de controle social e parcerias.

A redefinição do Estado alterando sua forma de intervenção, em que antes ocorria de forma direta exercida por suas autarquias, e no modelo atual ocorre por ação indireta, através das agências reguladoras, apresenta maior fator competitivo entre os organismos e maior eficácia nas atividades econômicas.

### **1.1 Contexto portuário atual**

O Brasil possui uma área de 8.514.876 km<sup>2</sup>, tendo uma extensão de 8.511 km de litoral, dados aproximados, e atualmente conta com uma população de 200,1 milhões de habitantes segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).<sup>4</sup> Ocupa o 7º lugar da economia mundial, segundo dados do Fundo Monetário Internacional (FMI), estimando-se o seu Produto Interno Bruto (PIB) em US\$ 2,396 trilhões, em 2012.

Atualmente, o número de Portos Públicos Marítimos existentes no país é de 34, e o número de Terminais Portuários Privados (TUP) é de 128, dados de 2013, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), as alterações ocorridas no ano de 2013, em que a Lei nº 8.690/93 foi substituída pela Lei 12.815/2013<sup>5</sup> foram relevantes para o setor.

---

<sup>4</sup> IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 25 fev. 2014.

<sup>5</sup> Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

Cerca de 90% das exportações brasileiras acontecem pelo modal marítimo e, sendo assim, é de fundamental importância que o setor seja devidamente regulado e regulamentado.

Com a nova legislação, pretende-se aumentar a competitividade dos portos pelos investimentos que deverão ser realizados pelo setor privado. Verifica-se um acentuado estímulo à modernização portuária, modernização e otimização da infra e superestrutura portuárias existentes, uma preocupação com a modicidade e a publicidade de tarifas e preços portuários, além do estímulo à concorrência intra e entre portos.

Sustenta-se, contudo, que os objetivos da reforma são condição necessária, mas não suficiente para redução de custos para os usuários, vez que a assimetria na representação de terminais, de um lado, e usuários, de outro, é grande. É preciso, portanto, que o governo incentive a criação de associações de usuários.

## 1.2 Conceitos operacionais

Considera-se importante a conceituação de algumas categorias para melhor compreensão dos assuntos referentes ao Direito Portuário. Dentre elas podemos citar:

**Direito Portuário:** É o ramo do Direito cujo objeto é o disciplinamento da Exploração de Portos, das Operações Portuárias e Operadores Portuários, da Gestão da mão-de-obra de Trabalho Portuário, do Trabalho Portuário Avulso, das Instalações Portuárias e da Administração do Porto Organizado.<sup>6</sup>

**Direito Regulatório:** É o ramo do Direito Administrativo que trata da intervenção do Estado nos setores sociais e econômicos, objetivando a promoção do interesse público e social por meio das Agências Reguladoras.

---

2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm). Acesso em: 26 fev. 2014.

<sup>6</sup> PASOLD, Cesar Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007, p. 23.

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

**Assoreamento:** Obstrução por sedimentos, areia, ou detritos quaisquer de um estuário, rio ou canal. Trata-se de um fenômeno que reduz a profundidade dos rios.

**Calado:** Altura entre a linha de superfície da água e o ponto mais baixo da quilha (peça que se estende da proa à popa de uma embarcação). O calado mede-se verticalmente, a partir de um ponto na superfície externa da quilha.

**Dragagem:** Serviço de desassoreamento, alargamento, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagoas, mares, baías e canais de acesso a portos. "O principal objetivo é realizar a manutenção ou aumentar a profundidade".<sup>7</sup>

**ETC - Estação de Transbordo de Cargas - ETCA:** Situada fora da área do porto organizado, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas destinadas ou provenientes da navegação interior; Fonte Básica: Resolução 1555/2009 - Estação de Transbordo de Carga.

**EVTEs - Estudo de Viabilidade de Projetos de Arrendamento:** Aqui constam os Dados para Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Sócio-ambiental - EVTEs - de Empreendimentos Portuários.<sup>8</sup>

**PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário:** Caracteriza-se o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário como uma diretriz da ação estatal sobre a estrutura portuária, e se insere no planejamento da administração pública como uma expressão da "política portuária", em um ato administrativo que supera os limites da atividade de mera gestão interna das companhias portuárias ou de interesses locais, pois esse plano objetiva a integração das necessidades do país em matéria de transporte portuário com as

---

<sup>7</sup> SEP - SECRETARIA DE PORTOS. **Programa Nacional de Dragagem - PND**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/pnd/programa-nacional-de-dragagem>>. Acesso em: 26 fev.2014.

<sup>8</sup> SEP - SECRETARIA DE PORTOS. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário** <<http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/plano-nacional-de-logistica-portuaria/evteas>>. Acesso em: 26 fev.2014.

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

realidades presentes e as previstas para a economia de nosso país, buscando a eficiência e modernização do Porto Organizado, objetivo de política econômica.<sup>9</sup>

**PGO – Plano Geral de Outorgas:** é o mecanismo técnico de planejamento governamental do setor portuário para o país, que foi fundamentado em estudos científicos e no planejamento estratégico da logística nacional.

**Área Retroportuária:** Constituída pela área terrestre e marítima, contínua e descontínua, das instalações portuárias. A área de cada porto é definida por portaria do Ministério dos Transportes, ou outro órgão do Governo Federal, Estadual ou Municipal.

**Armazéns Alfandegados:** Armazéns fora da zona portuária ou aeroportuária, geridos por empresas particulares, através de concessões feitas pela Receita Federal, onde são depositados mercadorias importadas, ou para exportação, e onde permanecem para efeito de fiscalização. É uma solução que a Receita Federal resolveu dar aos terminais sobrecarregados administrados pelo Estado. Às vezes, um terminal retroportuário localiza-se a dezenas ou de centenas de km da zona do porto ou aeroporto.

**Retroporto:** É difícil estabelecer uma definição precisa, mas pode-se dizer acerca do conceito que retro é advérbio que quer dizer “atrás”. Retroporto seria, assim, um local de carga ou descarga de mercadorias que se situa atrás do Porto, indicando também proximidade com esse porto, sendo assim um local auxiliar.

### **1.3 Inovações trazidas pela Lei nº 12.815/2013**

Algumas inovações foram propostas pela MP n. 595/2012 foram editadas na Lei n. 12.815/2013, tais como a inexistência de diferença entre carga própria e carga de terceiros e o incentivo ao surgimento de novos Terminais de Uso Privado - TUPs.

---

<sup>9</sup> MARTORELLI, Marco A. Negrão. **A Lei 8.630 de 1993 (Lei de Modernização dos Portos), em seu Capítulo VI, bipartiu a administração.** Disponível em: <http://portogente.com.br/19856?id=%3A19856>. Acesso em: 26 fev.2014.

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

A União, através de contrato de delegação ou concessão, transfere a gestão da Administração do Porto Organizado ao estado ou município e este, por sua vez, realiza o arrendamento ou a subconcessão ao ente que irá efetivamente gerir o Porto.

A outorga de autorização ocorre quando a União autoriza um ente privado a explorar um Terminal de Uso Privado – TUP, Instalação Portuária de Turismo (IPT), Estação de Transbordo de Carga (ETC) e Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4).

## **2. AS NOVAS OUTORGAS**

Estão sendo licitadas, em portos públicos brasileiros, um total de 159 áreas que o Governo dividiu em blocos. O primeiro bloco contemplará Santos e Pará, o segundo bloco contemplará Paranaguá, Salvador, São Sebastião e Aratu. O volume de investimentos para as 29 áreas do primeiro Bloco - 20 no Pará e nove em Santos - era de R\$ 3 bilhões nos documentos iniciais, mas passou para R\$ 5,4 bilhões na prévia do edital entregue para a avaliação do Tribunal de Contas da União.<sup>10</sup>

Para o terceiro bloco haverá licitação para Suape, Recife, Cabedelo, Fortaleza, Itaqui, Macapá e Maceió. E por fim, para o quarto bloco, estão definidas licitações para Manaus, Itajaí, Niterói, Imbituba, Itaguaí, Rio Grande, S. Francisco do Sul, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Vitória.<sup>11</sup>

A Projeção do Governo Federal, para 2012-2030, é de que a movimentação do setor tenha um incremento de 150%, visto que os portos organizados e os

---

<sup>10</sup> GAZETA DO POVO, de 29/10/2014. **13 empresas de olho em Paranaguá.** Disponível em:

<<http://www.gazetadopovo.com.br/m/conteudo.phtml?id=1420720&tit=13-empresas-de-olho-em-Paranagua>>. Acesso em: 26 fev. 2014.

<sup>11</sup> ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/Portos\\_PrincipaisPortos.asp](http://www.antaq.gov.br/portal/Portos_PrincipaisPortos.asp)>. Acesso em: 26 fev. 2014.

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

Terminais de Uso Privado - TUPs, em 2012, movimentaram 97,4% do total de produtos exportados e importados pelo país.<sup>12</sup>

Segundo dados do governo federal, pretende-se aumentar a movimentação, realizar a redução de custos, aumentar a eficiência dos portos, permitindo assim que barreiras ao fluxo de comércio brasileiro sejam eliminadas. Consideram também, que haverá o aumento da concorrência, um maior planejamento nas atividades portuárias e a reorganização dos portos no País.<sup>13</sup>

Em 2013, a Secretaria de Portos autorizou em Aracruz (ES) e Porto Velho (RO) a instalação de dois novos TUPs. Desta forma, verifica-se que já são oito novas instalações portuárias privadas autorizadas, desde a entrada em vigor do novo marco regulatório do setor (Lei nº 12.815/2013), além da ampliação do terminal da Ultrafértil já existente no Porto de Santos.<sup>14</sup>

Analisando-se a Lei nº 12.815/2013, destaca-se o artigo 2º<sup>15</sup>, que fornece os conceitos operacionais necessários para a aplicação do marco, quais sejam:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

---

<sup>12</sup> PLANO MESTRE. Porto de Manaus. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/porto-de-manaus.pdf>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

<sup>13</sup> BRASIL EM DESENVOLVIMENTO : Estado, planejamento e políticas públicas. Brasília: Ipea, 2010. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/bd/pdf/Livro\\_BD\\_vol2.pdf](http://www.ipea.gov.br/bd/pdf/Livro_BD_vol2.pdf)>. Acesso em: 06 mar. 2014.

<sup>14</sup> SEP - SECRETARIA DE PORTOS. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br>>. Acesso em: 26 fev.14.

<sup>15</sup> Lei nº 12.815/2013, Art.2º. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)>. Acesso em: 06 mar. 2014.

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo.”

Também observa-se que o Art. 4º apresenta o entendimento necessário para que se faça a concessão e o arrendamento de bem público, pois caso o mesmo se destine à atividade portuária, estes procedimentos serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Pode-se observar também, na referida Lei, no art. 5º, a definição das cláusulas essenciais nos contratos de arrendamento e concessão, como segue:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XVIII - ao foro.

As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

## **2.1 Principais autoridades intervenientes nos portos**

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

Dentre os órgãos investidos de poder junto às atividades portuárias, podem ser citados a Anvisa, Autoridade Portuária, Receita Federal do Brasil, Marinha, Ministério da Agricultura e Abastecimento e Polícia Federal, entre outros.

O Conaportos, criado pelo Decreto nº 7.861/2012<sup>16</sup> realiza a coordenação das ações integradas das autoridades intervenientes na área dos portos organizados.

## **2.2 O Decreto nº 8.033/2013 e suas principais diretrizes**

O Decreto nº 8.033/2013<sup>17</sup> estabelece as principais competências nos artigos 1º ao 4º, vale ressaltar, a elaboração do PGO, disciplinar e atualizar os PDZs, definir diretrizes para os regulamentos dos portos, conduzir e aprovar os EVTEs.

Dentre as competências definidas para a ANTAQ, estão: regular e fiscalizar diretamente as atividades dos operadores portuários na área do porto organizado, além das atribuídas às Autoridades Portuárias; analisar propostas de investimentos não previstos na concessão e arrendamento; operacionalizar os procedimentos licitatórios para arrendamentos e concessões (EVTEs, Minutas de Edital e Contrato)<sup>18</sup>; arbitrar em grau de recurso conflitos entre agentes que atuam no Porto Organizado.

Para a Autoridade Portuária estabeleceram-se as seguintes competências: estabelecer o regulamento do Porto Organizado; decidir sobre conflito entre agentes que atuam no Porto Organizado e, dentre outras, cumprir as competências estabelecidas nos contratos de concessões.

---

<sup>16</sup> Decreto nº 7.861, de 6 de dezembro de 2012. Institui a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos - CONAPORTOS, dispõe sobre a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Decreto/D7861.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Decreto/D7861.htm)>. Acesso em 06 mar. 2014.

<sup>17</sup> Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm)>. Acesso em: 06 mar. 2014.

<sup>18</sup> SECRETARIA DE PORTOS. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br>> . Acesso em: 06 mar. 2014.

Sobre as concessões e arrendamentos, no art. 6º, que trata das hipóteses de licitações, definem-se as condições para as apresentações de estudos simplificados acerca dos estudos prévios de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

Em seu art. 9º, no parágrafo 1º, faz-se uma interpretação conjugada com o art. 6º, da Lei nº 12.815/13, onde se definiram os critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, sejam eles a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga.

Assim, apresenta-se neste decreto a condição mais favorável entre ambas, qual seja aquela que se apresenta com o maior valor do investimento, menor contraprestação do Poder Concedente e melhor proposta técnica.

Nos artigos 12 a 14 do mesmo diploma legal, há a designação de uso do RDC - Regime Diferenciado de Contratação, inversão de fases, negociação com o vencedor e fase recursal única.

O art. 24 trata da expansão da área que foi objeto de arrendamento, sem a necessidade de haver a licitação. No artigo está definido o prazo de concessão do arrendamento que será de 25 anos, podendo ser prorrogado uma vez apenas pelo mesmo prazo.

Pode-se observar, no art. 27, que há a relação de documentação mínima exigida para participação no pleito, a saber:

I - memorial descritivo das instalações, com as especificações estabelecidas pela Antaq, que conterà, no mínimo:

a) descrição da poligonal das áreas por meio de coordenadas georreferenciadas, discriminando separadamente a área pretendida em terra, a área pretendida para instalação de estrutura física sobre a água, a área pretendida para berços de atracação e a área necessária para a bacia de evolução e para o canal de acesso;

b) descrição dos acessos terrestres e aquaviários existentes e a serem construídos;

c) descrição do terminal, inclusive quanto às instalações de acostagem e armazenagem, seus berços de atracação e finalidades;

d) especificação da embarcação-tipo por berço;

e) descrição dos principais equipamentos de carga e descarga das embarcações e de movimentação das cargas nas instalações de armazenagem, informando a quantidade existente, capacidade e utilização;

f) cronograma físico e financeiro para a implantação da instalação portuária;

g) estimativa da movimentação de cargas ou passageiros; e

h) valor global do investimento; e

II - título de propriedade, 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 da área.

Parágrafo único. Recebido o requerimento de autorização, a ANTAQ deverá:

I - publicar em seu sítio eletrônico, em até cinco dias, a íntegra do conteúdo do requerimento e seus anexos; e

II - desde que a documentação esteja em conformidade com o disposto no **caput**, promover, em até dez dias, a abertura de processo de anúncio público, com prazo de trinta dias, a fim de identificar a existência de outros interessados em autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.”<sup>19</sup>

O art. 30, parágrafo único, trata da Viabilidade Locacional, que é a possibilidade de instalação física de duas ou mais instalações portuárias em uma única região.

Para a transferência de titularidade e aumento de capacidade sem expansão de área, não será necessário novo contrato de adesão (dispensa anúncio público), que segundo o art. 35, *caput*, em seu parágrafo único, trata da Dispensa de nova

---

<sup>19</sup> Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm). Acesso em: 06 mar. 2014.

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

autorização na alteração da natureza da carga movimentada ou ampliação de até 25% da área original, prerrogativa do Poder Concedente.

Analisando-se a legislação de forma superficial, observa-se que nos casos de solicitação de Autorização por iniciativa do interessado, ocorrerão as seguintes fases: a) requerimento à ANTAQ feito pelo interessado, art. 27 do Decreto nº 8.033/2013; b) a ANTAQ publica, em até 5 dias, o requerimento em seu sítio eletrônico e, c) em até 10 dias, promove o anúncio público com prazo de 30 dias para manifestações de outros interessados .

Nos casos de solicitação de autorização, por iniciativa do poder concedente, o procedimento ocorrerá da seguinte forma: a) a hipótese de autorização partirá da própria SEP, no art. 28, do Decreto mencionado e b) a ANTAQ publica em seu sítio eletrônico, tendo até 30 dias para manifestações.

Observa-se que para os investidores privados do setor, há certa insegurança com relação aos contratos, acerca da renovação dos mesmos; pois a empresa arrendatária pelo plano atual do governo será exclusiva e integralmente responsável por todos os riscos relacionados ao contrato de arrendamento.

### **2.3 Meio ambiente**

O Ministério do Meio Ambiente, pela Portaria nº 424/2011<sup>20</sup>, dispõe sobre os procedimentos específicos a serem aplicados pelo IBAMA na regularização ambiental de portos e terminais portuários, bem como os outorgados às companhias docas.

Pode-se verificar dentre as atividades relacionadas ao meio ambiente e Portos: Licenciamento Ambiental; Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS; Gerenciamento de Efluentes; Controle de Emissões Atmosféricas; Gerenciamento de

---

<sup>20</sup> Portaria nº 424, de 26 de outubro de 2011. Dispõe sobre procedimentos específicos a serem aplicados pelo IBAMA na regularização ambiental de portos e terminais portuários, bem como os outorgados às companhias docas, previstos no art. 24-A da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003. Disponível em: [http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Portaria/2011/p\\_mma\\_424\\_2011\\_regularizacaoambientalportosterminaisportuarios.pdf](http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Portaria/2011/p_mma_424_2011_regularizacaoambientalportosterminaisportuarios.pdf). Acesso em: 06 mar. 2014.

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

Riscos de Poluição; Plano de Emergência Individual - PEI; Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA; Auditoria Ambiental; Educação Ambiental; Programa de Capacitação e Treinamento; Normas Regulamentadoras para Segurança e Saúde no Trabalho Portuário; Monitoramento Ambiental; Gerenciamento de Resíduos de Dragagem; Planos de Recuperação de Áreas Degradadas - PRAD; Regulamento Sanitário Internacional e Código Internacional para proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS Code.<sup>21</sup>

### **3. SEGURANÇA JURÍDICA PARA AS NOVAS OUTORGAS**

Nos processos de novas negociações e contratações no Setor Portuário, as empresas deve analisar com cautela várias questões jurídicas e procedimentais, em função da necessidade de oferecer ao ente privado a devida segurança jurídica que o setor necessita.

A realização de Audiência Pública, prevista no artigo 39, da Lei nº 8.666/1993<sup>22</sup>, e nas Resoluções ANTAQ 55/2002<sup>23</sup> e 2.240/2011<sup>24</sup>, é de extrema importância, pois trata-se de exigência instituída em lei e regulamentada também em Resoluções da agência reguladora do setor.

---

<sup>21</sup> ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Agendas Ambientais Portuárias. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/CARTILHAAgendasAmbientaisPortuarias.pdf](http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/CARTILHA%20Agendas%20Ambientais%20Portuarias.pdf)>. Acesso em: 26/02/2014.

<sup>22</sup> Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm)>. Acesso em: 25 fev. 2014.

<sup>23</sup> RESOLUÇÃO nº 055/ANTAQ, de 16 de dezembro de 2002. (Alterada pela Resolução nº 126-ANTAQ, de 13 de outubro de 2003, pela Resolução nº 238-ANTAQ, de 30 de junho de 2004, pela Resolução nº 265-ANTAQ, de 5 de junho de 2004 e pela Resolução nº 935-ANTAQ, de 04 de dezembro de 2007). Aprova a norma sobre Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 25 fev. 2014.

<sup>24</sup> RESOLUÇÃO Nº 2240 - ANTAQ, de 4 de outubro de 2011. Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados. Disponível em: <[http://www.agu.gov.br/sistemas/site/TemplateTexto.aspx?idConteudo=167554&id\\_site=1380](http://www.agu.gov.br/sistemas/site/TemplateTexto.aspx?idConteudo=167554&id_site=1380)> . Acesso em: 25 fev. 2014.

Todos os dados referentes aos estudos de aspectos concorrenciais e de risco de concentração decorrentes do arrendamento devem estar presentes.

Nos editais e contratos apresentados pela Administração Pública devem estar devidamente detalhados e visíveis os critérios, indicadores, as fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço, que será prestado pelo proponente no contrato de arrendamento.

São de extrema relevância também, a fundamentação dos valores previstos de carga, preço por tonelada movimentada e forma do arrendamento e a coerência nos dados apresentados na movimentação mínima de carga prevista no edital. Nesse caso, se, posteriormente, houver diferenças de dados adotadas no fluxo de caixa, este fato poderá gerar problemas ao arrendatário junto aos órgãos fiscalizatórios.

As regras para ampliação de área objeto do contrato deverão estar explícitas no documento. Para maior efetividade em caso de necessidade de expansão, pode-se atuar de forma mais ágil em eventuais modificações de área sem que haja risco de autuações, ou de que obras sejam embargadas.

Os estudos de viabilidade deverão estar de acordo com o PDZ. A licença ambiental prévia deve estar presente, a fundamentação das premissas utilizadas nos estudos deve ser também coerente. Os Cálculos devem estar com valores atualizados.

Deve-se observar se no contrato de arrendamento que há a inserção da cláusula contratual que obriga o arrendatário a publicar preços praticados dos serviços inerentes, acessórios e complementares. As ocupações de áreas e instalações portuárias, bem como de prorrogação de contratos deverão estar de acordo com a legislação. Os Aditivos aos contratos devem apresentar-se de forma regular. As concessões das áreas devem ter sido objeto de prévia licitação.

Acerca do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, este deve estar efetivado. Nas áreas fora do Porto Organizado, a forma de utilização para fins portuários é a autorização, e estará presente para as seguintes modalidades determinais: terminal de uso privado; estação de transbordo de carga; instalação portuária de pequeno porte e instalação portuária de turismo.

Nos contratos de adesão, o prazo será de 25 anos, prorrogáveis desde que a atividade portuária seja mantida e sejam feitos investimentos necessários à expansão e modernização das instalações.

### **3.1 Procedimento para obtenção da autorização**

Requere-se à ANTAQ, que dará publicidade ao pedido e abrirá prazo de trinta dias para identificar outros interessados no processo de chamada/anúncio público; os parâmetros serão: avaliação da região geográfica onde será implantada a instalação; o perfil das cargas a serem movimentadas; a estimativa do volume de cargas ou passageiros; só receberá a autorização quem tiver a propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real, ou outro instrumento que assegure o direito de uso e fruição do terreno.

Encerrado o processo, o Poder Concedente analisará os pedidos de acordo com o planejamento e as políticas setoriais. Será fornecida a outorga ser for apenas um interessado ou, caso haja mais de um, caso não haja impedimento locacional a todos os interessados;

Se houver impedimento locacional, será procedido na forma de um processo seletivo onde serão verificados os seguintes critérios: critério de julgamento igual ao da concessão/arrendamento; caberá a ANTAQ definir os critérios de julgamento e os procedimentos e prazos para a realização do processo seletivo.

Segundo o Art. 34 do Decreto, a SEP analisará e deliberará sobre o resultado.

### **3.2 A arbitragem na Nova Lei dos Portos**

Tratando-se do direito nas sociedades primitivas, observa-se nos gregos uma preocupação com a criação das leis para a resolução dos conflitos. Eles contribuíram para o Direito atual, uma vez que utilizavam um meio para a solução de controvérsias, em que havia árbitros públicos, que eram indicados

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

pelo magistrado e tinham a função de emitir um julgamento, semelhante ao realizado pela arbitragem atual.

Havia também árbitros privados, que cumpriam o papel de resolver os litígios de forma rápida e simplificada e as partes escolhiam árbitros com características de confiabilidade pessoal. As decisões eram realizadas fora dos tribunais, sempre objetivando a equidade.

Nos tribunais gregos, tratando-se de Justiça Civil, havia os árbitros, os heliastas e os juízes dos tribunais marítimos.<sup>25</sup>

A Nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815/2013<sup>26</sup> apresenta inúmeras alterações, bem como se aproxima ao ambiente internacional, dispositivo prevendo a Arbitragem, como meio para a solução de controvérsias oriundas da aplicação de suas disposições. Uma das importantes alterações verificadas está no art. 62, que diz:

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizatárias e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.

§ 2º O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Através do dispositivo legal há a faculdade da utilização do compromisso arbitral, para se solucionar controvérsias relacionadas recolhimento de tarifas e demais

---

<sup>25</sup> TAVARES, Fernando Horta. **O direito nas sociedades primitivas: algumas considerações**. Belo Horizonte: PUC/Minas, 2003.

<sup>26</sup> Lei nº 12.815/2013. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)>. Acesso em: 25 fev. 2014.

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

obrigações financeiras envolvendo a ANTAQ, concessionários e a administração dos portos.

A Nova Lei apresenta, em seu texto, dois dispositivos de utilização de arbitragem como meio para a solução de litígios decorrentes da aplicação de suas disposições. O primeiro é o §1º do art. 37, reproduzindo o texto do art. 23, § 1º, da antiga lei, impõe "arbitragem de ofertas finais" para casos de conflito quanto à gestão, contratação e fiscalização de mão de obra portuária.

O conceito de "arbitragem de ofertas finais" está definido na Lei nº 10.101/2000: quando houver impasse em negociação, em caráter definitivo, cada parte faz uma proposta final e o árbitro, a ser por elas escolhido, opta por uma dessas propostas, em comum acordo, assim ela estará vinculada.

Esta "arbitragem de ofertas finais" se assemelha a uma forma de arbitramento, estando a sua grande vantagem em se retirar da Justiça do Trabalho a competência para a apreciação de demandas envolvendo a contratação, fiscalização e gestão de mão de obra portuária.

O Superior Tribunal de Justiça tem se posicionado no sentido de que a convenção de arbitragem pelo Poder Público é possível, como se verifica, no acórdão proferido no MS nº 11.308/DF.<sup>27</sup>

Os litígios envolvendo a área portuária e marítima possuem questões de grande complexidade e altos valores, sendo necessária a utilização de modos de solução de controvérsias, entre eles o Poder Judiciário. Nos processos se discutem débitos referentes ao arrendamento de terminais, taxas cobradas, discussões procedimentais, entre outras, cujo valor poderia chegar a elevados montantes.

A relevância dos litígios é extrema, não apenas sob o ponto de vista financeiro. A existência de débitos, segundo o art. 62 da Nova Lei dos Portos, nos casos de concessionários, declarada por decisão judicial não mais sujeita a recurso,

---

<sup>27</sup> LOBO & IBEAS. A convenção de arbitragem na nova Lei dos Portos. **Informativo Arbitragem**. Disponível em: <<http://www.loboeibeas.com.br/wp-content/uploads/2013/07/Informativo-de-Arbitragem-Edicao-03.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2014.

impossibilita o concessionário de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações até que o débito seja satisfeito.

Neste prisma, a proposta da arbitragem apresenta por um lado, importantes vantagens em relação à submissão ao Judiciário, especialmente pela possibilidade de nomeação, pelas partes de árbitros e câmaras especializados nos temas em questões, acreditando-se que essa possibilidade aumenta em tese a possibilidade de decisões justas.

De outro lado, a maior agilidade dos procedimentos arbitrais e também o fato das decisões não estarem sujeitas a recurso podem ser considerados desvantagens, quando impossibilitam que a parte discuta por longo período no Judiciário, e até que seja proferida decisão final contrária a seus interesses.

Assim, é de suma relevância que as empresas interessadas na exploração de portos e instalações portuárias avaliem a possibilidade, bem como as vantagens e desvantagens de se incluir cláusula compromissória em seus contratos.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Mesmo com as inovações trazidas pela Lei, observou-se que os empresários do setor de terminais portuários brasileiros acreditam que esse novo modelo ainda oferece insegurança, em razão de questões relacionadas à propriedade e desapropriação, às questões ambientais no País, que ainda geram dificuldades no setor, a logística de transportes que precisa ser revista e necessita de muito investimento de origem pública quanto privada.

Além disso, aspectos contratuais apresentados no novo modelo possuem grande insegurança jurídica, o que faz com que os envolvidos com o setor busquem conhecimentos técnicos especializados, para que os riscos sejam minimizados e haja uma maior possibilidade de expansão projetada por todos.

Toda forma de expansão e modificações apresentadas por um setor produtivo, numa expectativa otimista, sugere também novos empreendimentos, aumento da necessidade de investimentos e crescimento no setor de uma nação.

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

Sendo assim, este modelo que por ora se apresenta, poderá viabilizar novas possibilidades, que irão gerar maiores oportunidades profissionais, crescimento empresarial daqueles que já operam no setor e também opções para aqueles que desejarem iniciar atividade vinculada a esse setor, que possui relevância e também grandes expectativas de retorno.

Acredita-se que somente com a reorganização do setor, poderá se obter a adequada conclusão acerca das inovações trazidas pelo novo marco regulatório. Além de que a busca por soluções que priorizem o desenvolvimento econômico do País deve ser uma constante, sempre objetivando uma sociedade justa e com oportunidade para todos.

## REFERÊNCIAS DAS FONTES CITADAS

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/Portos\\_PrincipaisPortos.asp](http://www.antaq.gov.br/portal/Portos_PrincipaisPortos.asp)>. Acesso em: 06 mar. 2014.

BRASIL EM DESENVOLVIMENTO : Estado, planejamento e políticas públicas. Brasília: Ipea, 2010. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/bd/pdf/Livro\\_BD\\_vol2.pdf](http://www.ipea.gov.br/bd/pdf/Livro_BD_vol2.pdf)>. Acesso em: 06 mar. 2014.

DECRETO nº 7.861, de 6 de dezembro de 2012. Institui a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos - CONAPORTOS, dispõe sobre a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Decreto/D7861.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Decreto/D7861.htm)>. Acesso em 06 mar. 2014.

DECRETO nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm)>. Acesso em: 06 mar. 2014.

GAZETA DO POVO, de 29/10/2014. **13 empresas de olho em Paranaguá**. Disponível em:

<<http://www.gazetadopovo.com.br/m/conteudo.phtml?id=1420720&tit=13-empresas-de-olho-em-Paranagua>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2010**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica) - ISSN 1980-7791.

LEI nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm). Acesso em: 06 mar. 2014.

LEI nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm). Acesso em: 06 mar. 2014.

LOBO & IBEAS. A convenção de arbitragem na nova Lei dos Portos. **Informativo Arbitragem**. Disponível em: <http://www.loboeibeas.com.br/wp-content/uploads/2013/07/Informativo-de-Arbitragem-Edicao-03.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2014.

MARTORELLI, Marco A. Negrão. **A Lei 8.630 de 1993 (Lei de Modernização dos Portos), em seu Capítulo VI, bipartiu a administração**. Disponível em: <http://portogente.com.br/19856?id=%3A19856>. Acesso em: 06 mar. 2014.

PASOLD, Cesar Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007.

PLANO MESTRE. Porto de Manaus. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/porto-de-manaus.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2014.

PORTARIA nº 424, de 26 de outubro de 2011. Disponível em: [http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Portaria/2011/p\\_ma\\_424\\_2011\\_regularizacaoambientalportosterminalportuarios.pdf](http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Portaria/2011/p_ma_424_2011_regularizacaoambientalportosterminalportuarios.pdf). Acesso em: 06 mar. 2014.

RESOLUÇÃO nº 055/ANTAQ, de 16 de dezembro de 2002. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br>. Acesso em 06 mar. 2014.

RESOLUÇÃO Nº 2240 - ANTAQ, de 4 de outubro de 2011. Disponível em: [http://www.agu.gov.br/sistemas/site/TemplateTexto.aspx?idConteudo=167554&id\\_site=1380](http://www.agu.gov.br/sistemas/site/TemplateTexto.aspx?idConteudo=167554&id_site=1380). Acesso em: 06 mar. 2014.

SECRETARIA DE PORTOS. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br>. Acesso em: 06 mar. 2014.

SEP - SECRETARIA DE PORTOS. **Programa Nacional de Dragagem - PND**. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/pnd/programa-nacional-de-dragagem>. Acesso em: 06 mar. 2014.

TAVARES, Fernando Horta. **O direito nas sociedades primitivas: algumas considerações**. Belo Horizonte: PUC/Minas, 2003.

Submetido em: Fevereiro/2014

Aprovado em: Março/2014