



## **Karina Mekhitarian: MP dos Portos resolve conflitos de normas**

Após várias mudanças em relação ao texto original da Presidência da República, no último dia 24 de abril de 2013 o Senado Federal aprovou a Medida Provisória 595 (MP dos Portos), que estabelece novas regras sobre a exploração de portos, instalações portuárias e das atividades desenvolvidas pelos operadores portuários em nosso país. Agora, o texto aprovado pelo Senado está sob análise da Câmara dos Deputados.

Na prática, esta norma busca resolver os conflitos legais e institucionais do setor portuário brasileiro, especialmente para os investidores da iniciativa privada.

A MP dos Portos promete solucionar o gargalo logístico que o país vem enfrentando há décadas na medida em que permite a instalação de terminais portuários privados, além da nova modalidade de Estação de Transbordo de Cargas, sem a necessidade de comprovação de cargas próprias, principal fator de restrição legal até então existente.

Até pouco tempo, existia um emaranhado de normas infraconstitucionais (Lei Federal 8.630/1993 — antiga Lei dos Portos) e infralegais (Decreto Federal 6.620/2008, Resoluções Antaq 517/2005, 1.555/2009, 1.660/2010 e 2.520/2012) conflituosas, tratando da mesma matéria, sendo algumas delas claramente ilegais, pois acabaram inovando direitos e obrigações aos cidadãos/empresários do setor por meio de Portarias e Decretos, instrumentos legais inadequados para esta finalidade.

Pelo ordenamento jurídico brasileiro, não resta dúvida de que o referencial para criação de direitos e deveres para pessoa física e jurídica será sempre a lei, produzida em consonância com fundamentos constitucionais.

Ocorre que a realidade brasileira é outra. Em razão da omissão do Poder Legislativo na criação de normas específicas para área ambiental, órgãos do Poder Executivo vinculados ao setor portuário (Antaq, SPU, Conama), por exemplo, tentando aparar as arestas, acabam instituindo normas para todo lado.

Felizmente, com a nova MP 595, as regras para investimentos privados no setor portuário se tornaram mais claras, transparentes e legítimas, passo importante para proporcionar segurança jurídica aos empresários, operadores do direito e à própria Administração Pública envolvida.

Uma das mudanças propostas pelo Senado e que ainda não se chegou a um consenso no Congresso refere-se ao prazo de renovação dos contratos de concessão de terminais portuários firmados antes de 1993, entre empresas privadas e a União. Isto porque a proposta atual prevê o tempo máximo de cinco anos para renovação desses contratos, prazo extremamente curto para aqueles que investiram fortemente no setor e com incentivo do próprio Poder Público.

Em razão do vácuo legislativo que existia no setor portuário antes da entrada em vigor da antiga Lei de Portos — de 1993, o governo, junto com o Congresso Nacional e a iniciativa privada que investiu no setor, têm que chegar num acordo razoável e proporcional em relação ao prazo de renovação dos



contratos firmados antes de 1993, evitando, assim, insegurança jurídica e prejuízos imensuráveis às empresas envolvidas.

Ainda que tardia, a iniciativa do governo federal para disciplinar esta atividade é louvável, vez que poderá resolver, de forma legal e amplamente discutida pela sociedade, os gargalos que os portos brasileiros vivenciam há décadas.

Agora só resta a presidente pressionar cada minuto nossos parlamentares para que a MP dos Portos seja aprovada até o dia 16 de maio próximo, antes de perder sua validade.

**Date Created**

15/05/2013