



## SENADO FEDERAL

# PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 37, DE 2007 (Proveniente da Medida Provisória nº 393, de 2007)

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

### ESTE AVULSO CONTÉM OS SEGUINTE DOCUMENTOS:

|  | Pág. |
|--|------|
| - Autógrafo do Projeto de Lei de Conversão .....   | 02   |
| - Medida Provisória original .....   | 05   |
| - Mensagem do Presidente da República nº 692, de 2007 .....  | 07   |
| - Exposição de Motivos nº 4/2007, da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e do Ministro dos Transportes .....                               | 08   |
| - Ofício nº 655/2007, da Câmara dos Deputados, encaminhando a matéria ao Senado .....  | 10   |
| - Calendário de tramitação da Medida Provisória .....  | 11   |
| - Emendas apresentadas perante a Comissão Mista .....  | 12   |
| - Nota Técnica nº 31, de 2007, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados .....   | 27   |
| - Parecer sobre a Medida Provisória, em substituição à Comissão Mista, proferido no Plenário da Câmara dos Deputados – Relator: Deputado João Leão (PP-BA) ..... | 30   |
| - Folha de sinopse da tramitação da matéria da Câmara dos Deputados .....  | 53   |
| - Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 66, de 2007, prorrogando o prazo de vigência da Medida Provisória .....                                     | 58   |
| - Legislação citada .....  | 59   |

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO**  
**Nº 37, DE 2007**  
**(Proveniente da Medida Provisória nº 393, de 2007)**

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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 deste artigo 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 na manutenção da profundidade dos portos em operação ou na sua ampliação.

§ 2º Para fins desta Lei, 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 do leito 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 como 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 deste artigo, 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 deste artigo.

§ 3º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão ser reunidas para até 3 (três) 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 5 (cinco) anos, prorrogável uma única

vez por período de até 1 (um) ano, observadas as disposições da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

§ 6º A contratação de dragagem por forma diversa da estabelecida neste artigo deverá ser prévia e expressamente autorizada pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República ou pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação, respeitadas as disposições da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 3º Para a dragagem de que trata esta Lei, poderão ser contratadas empresas nacionais ou estrangeiras, por meio de licitação internacional, nos termos da Lei nº 8.666, de 21 de junho 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 e 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 da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação, com o objetivo de assegurar a eficácia da gestão econômica, financeira e ambiental.

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

## **MEDIDA PROVISÓRIA ORIGINAL Nº 393, 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.

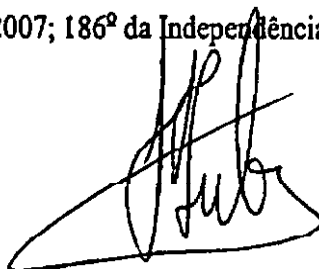
Art. 4º Cabe à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e ao Ministério dos Transportes estabelecer, nas respectivas áreas de atuação, as prioridades para dragagem de ampliação, fixar sua profundidade e demais condições, que devem constar do projeto básico da dragagem.

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.

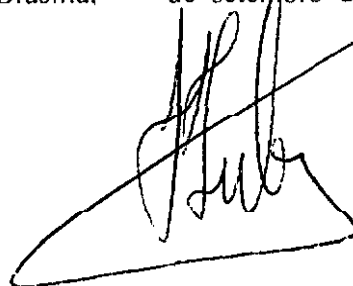


Mensagem nº 692, de 2006.

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 393, de 19 de setembro de 2007, que “Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências”.

Brasília, 19 de setembro de 2007.

A handwritten signature in black ink, enclosed within a large, irregular, hand-drawn loop that serves as a signature box. The signature itself is stylized and appears to be the name of the President of the Republic at the time, Luiz Inácio Lula da Silva.

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, hem 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,

*Assinado por: Pedro Brito do Nascimento e Alfredo Pereira do Nascimento*

OF. n. 655 /07/PS-GSE

Brasília, 14 de novembro de 2007.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador EFRAIM MORAIS  
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Envio de PLv para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, o incluso Projeto de Lei de Conversão nº 37, de 2007 (Medida Provisória nº 393/07, do Poder Executivo), aprovado na Sessão Plenária do dia 08.11.07, que "Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências.", conforme o disposto no art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.

2. Encaminho, em anexo, o processado da referida Medida Provisória e os autógrafos da matéria aprovada nesta Casa.

Atenciosamente,

  
Deputado OSMAR SERRAGLIO  
Primeiro-Secretário

| <b>MPV N° 393</b>   |  |
|---|--|
| Publicação no DO  | 20-9-2007                                  |
| Designação da Comissão  | 21-9-2007 (SF)                             |
| Instalação da Comissão  | 24-9-2007                                  |
| Emendas   | até 26-9-2007<br>(7º dia da publicação)    |
| Prazo na Comissão   | 20-9-2007 a 3-10-2007<br>(14º dia)         |
| Remessa do Processo à CD  | 3-10-2007                                  |
| Prazo na CD   | 4-10-2007 a 17-10-2007<br>(15º ao 28º dia) |
| Recebimento previsto no SF  | 17-10-2007                                 |
| Prazo no SF   | 18-10-2007 a 31-10-2007<br>(42º dia)       |
| Se modificado, devolução à CD   | 31-10-2007                                 |
| Prazo para apreciação das modificações do SF, pela CD   | 1º-11-2007 a 3-11-2007<br>(43º ao 45º dia) |
| Regime de urgência, obstruindo a pauta a partir de  | 4-11-2007 (16º dia)                        |
| Prazo final no Congresso  | 18-11-2007 (60 dias)                       |
| Prazo final prorrogado  | 27-2-2008(*)                               |
| (*) Prazo prorrogado por Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 66, de 2007 – DOU (Seção I) de 9-11-2007. |  |

| <b>MPV N° 393</b>               |           |
|---------------------------------|-----------|
| Votação na Câmara dos Deputados | 8-11-2007 |
| Leitura no Senado Federal       |           |
| Votação no Senado Federal       |           |

**EMENDAS APRESENTADAS PERANTE A COMISSÃO MISTA**

| <b>CONGRESSISTAS</b>         | <b>EMENDA NºS</b> |
|------------------------------|-------------------|
| Deputado Alfredo Kaefer      | 02                |
| Deputado Beto Albuquerque    | 04, 09, 10        |
| Deputado Duarte Nogueira     | 01                |
| Deputado Fernando de Fabinho | 03, 05            |
| Deputado João Almeida        | 06                |
| Deputado Luiz Sérgio         | 11                |
| Senador Sérgio Guerra        | 07                |
| Deputado Zenaldo Coutinho    | 08                |

**SSACM**

**TOTAL DE EMENDAS: 011**

MPV 393/07

00001

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

|  |  |
|--|--|
|  | proposição<br>Medida Provisória n.º 393, de 19 de setembro de 2007 |
|--|--|

|                                 |                                 |
|---------------------------------|---------------------------------|
| autor<br><b>Poder Executivo</b> | n.º do prontuário<br><b>350</b> |
|---------------------------------|---------------------------------|

1.  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4.  aditiva    5.  Substitutivo global

|        |        |            |        |        |
|--------|--------|------------|--------|--------|
| Página | Artigo | Parágrafos | Inciso | alínea |
|--------|--------|------------|--------|--------|

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se do § 1º do art. 1º da MP 393, de 19 de setembro de 2007, a seguinte expressão: "bem assim as ações de licenciamento ambiental e as relativas ao cumprimento das exigências ambientais decorrentes".

JUSTIFICAÇÃO

O licenciamento ambiental é elementar e importante instrumento da política de meio ambiente, previsto em lei desde 1981 (Lei 6938/81) recepcionada pela Constituição de 1988, como atribuições concorrentes da União e demais entes federados. Pela sua própria natureza, este licenciamento é, tradicionalmente, confiado pelo Direito brasileiro aos órgãos e entidades vinculados ao Ministério federal e às Secretarias estaduais e municipais competentes para matéria ambiental. O comando normativo cuja supressão é proposta, pretende retirar dos órgãos e entidades ambientais competentes a responsabilidade pelas ações de licenciamento ambiental relativo às obras de dragagem. Neste sentido, entendemos que não se pode admitir que o processo de licenciamento seja confiado a órgãos ou entidades finalisticamente interessados nas obras cuja licença ambiental porventura seja necessária, sob pena de esvaziamento das cautelas que são buscadas com o correto, exaustivo e imparcial processo administrativo de licenciamento ambiental. Portanto, propõe-se a supressão do comando normativo destacado, para que a competência na área permaneça confiada aos atuais órgãos e entidades ambientais tradicionalmente competentes.

PARLAMENTAR

Deputado DUARTE NOGUEIRA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00002

|      |   |
|------|---|
| data | proposição<br><b>Emenda à Medida Provisória nº 393/2007</b> |
|------|---|

|                                     |                  |
|-------------------------------------|------------------|
| Autor<br><b>Dep. Alfredo Kaefer</b> | nº do prontuário |
|-------------------------------------|------------------|

|                                       |   |   |   |  |
|---------------------------------------|---|---|---|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Supressiva | 2 <input type="checkbox"/> Substitutiva | 3 <input type="checkbox"/> Modificativa | 4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva | 5 <input type="checkbox"/> Substitutivo global |
|---------------------------------------|---|---|---|--|

|        |        |           |        |        |
|--------|--------|-----------|--------|--------|
| Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea |
|--------|--------|-----------|--------|--------|

## TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, ao artigo 1º do Medida Provisória nº 393/2007, que passa a vigorar o seguintes incisos :

Art. 1º .....

I - .....

II - .....

III - .....

IV - .....

V – consideram-se como áreas prioritárias para despejo de material dragado , às áreas de recuperação da orla marítima, em especial as praias e balneários marinhos, lacustres ou fluviais. Observada as características ambientais do material dragado.

VI – para a recuperação ambiental das praias e balneários marinhos, lacustres e fluviais, é vedado a utilização de material contaminado, de acordo com as normas ambientais vigentes.

## JUSTIFICAÇÃO

Os constantes acréscimos e variações do nível dos mares, especialmente devido ao aquecimento global, tem provocado, por meio de processos erosivos, a degradação dos balneários, com a perda de material arenoso e, espaços anteriormente consagrados como praias, desaparecem, como é o caso do Balneário de Matinhos no Paraná. Neste local, devido aos processos erosivos, há constante perda de área das praias, provocando enormes prejuízos à comunidade.

Além disso, a constante procura de novas áreas de lazer lacustres e fluviais, nos municípios interioranos e, a conseqüente necessidade de saneamento ambiental destas áreas, nos remete a intenção da emenda aditiva do uso prioritário do material dragado para estas finalidades.

Por fim, faz-se a ressalva de que os despejos dependerão de projetos técnicos específicos, com forte cunho ambiental, ou seja, deverão ser analisadas as condições ambientais do material dragado e geotécnicas da área a ser saneada, antes da utilização proposta, preservando assim, as condições ambientais originais e objetivando a recuperação ambiental de tão importantes áreas.

Sessão Plenária, em de setembro de 2007.

  
Deputado Alfredo Kaefer

MPV 393/07

00003

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

|      |   |
|------|---|
| data | proposição<br>Medida Provisória nº 393/07 |
|------|---|

|                                       |                  |
|---------------------------------------|------------------|
| autor<br>Deputado FERNANDO DE FABRINO | Nº do prontuário |
|---------------------------------------|------------------|

|                                     |                                       |                                       |   |  |
|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> Supressiva | <input type="checkbox"/> substitutiva | <input type="checkbox"/> modificativa | <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva | <input type="checkbox"/> Substitutivo global |
|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---|--|

|        |        |           |        |        |
|--------|--------|-----------|--------|--------|
| Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea |
|--------|--------|-----------|--------|--------|

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acresça-se ao art. 2º o seguinte § 5º, renumerando-se os demais:

\*Art. 2º.....

§ 5º Os contratos firmados na forma do Caput deverão estabelecer tempo limite para o início e a conclusão das obras de manutenção de dragagem.

Justificativa

Esta emenda pretende incluir, no contrato de dragagem por resultado, condição que garanta o pronto atendimento das necessidades operacionais dos portos e vias navegáveis alcançadas pelo contrato entre o Poder Público e a empresa prestadora do serviço.

Não é rara a divulgação de descumprimentos contratuais por atrasos e outros vícios que impedem o bom cumprimento dos serviços contratados pelo Estado. Ainda mais por se tratar de obra de engenharia com pouquíssimas máquinas adequadas disponíveis para sua realização.

PARLAMENTAR

|   |
|---|
|  |
|---|

EMENDA ADITIVA

**MPV 393/07**

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 393, de 2007

**00004**

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

***Acrescente-se os parágrafos 7º e 8º ao artigo 2º da Medida Provisória n.º 393, de 2007, com a seguinte redação:***

**"Art. 2º .....**

**§ 7º - O Licenciamento ambiental das obras e serviços previstos no § 1º será unificado;**

**§ 8º - O Licenciamento ambiental da dragagem por resultado não associada a obras de ampliação ou aprofundamento de vias navegáveis e portos será sempre de competência do órgão ambiental responsável pelo licenciamento de operação do respectivo porto ou, na ausência dela, da dragagem de aprofundamento ou ampliação que foi previamente estabelecida no porto."**

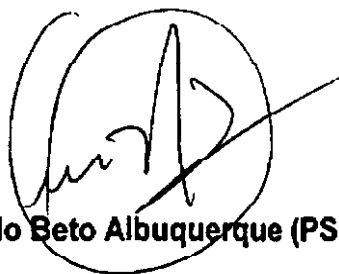
**JUSTIFICAÇÃO**

O conceito de dragagem por resultado unifica os conceitos até aqui vigentes de dragagem de aprofundamento ou ampliação e de dragagem de manutenção dos portos, que tem sido objeto de licenciamento em diferentes órgãos ambientais, num mesmo porto. Essas instâncias nem sempre operam com os mesmos critérios, burocratizando o processo de licenciamento e dispersando o conhecimento sobre o meio ambiente portuário em órgãos distintos, que acabam por exigir dados em duplicação com diferentes critérios.

Isso aumenta custos e prazos de licenciamento para o empreendedor, além de dar margem a freqüentes ações judiciais, requerendo que o licenciamento seja realizado ora por um ente local, ora federal.

Normalmente, é o órgão que licencia o porto ou a dragagem de aprofundamento que detém maior conhecimento dos múltiplos aspectos ambientais dos portos e seu entorno e da influência das dragagens no meio biótico fluvial, estuarino e marítimo, que são interligados. A dragagem de manutenção nada mais é do que uma das operações portuárias rotineiras, mas vinculada, na origem, à profundidade estabelecida previamente no porto. Portanto, o licenciamento de ambas, num mesmo porto, por meio de um mesmo órgão ambiental, é uma questão de racionalidade administrativa, que está em linha com o rigor técnico e com a defesa do meio ambiente.

Sala das Sessões, em 26 de setembro de 2007.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized cursive letters, is enclosed within a circular stamp. A diagonal line is drawn across the signature from the bottom left to the top right.

**Deputado Beto Albuquerque (PSB/RS)**

MPV 393/07

00005

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

|      |   |
|------|---|
| data | proposição<br>Medida Provisória nº 393/07 |
|------|---|

|  |                  |
|--|------------------|
| autor<br>Deputado <b>FERNANDO DE FARINHO</b> | Nº do prontuário |
|--|------------------|

1  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo global

|        |        |           |        |        |
|--------|--------|-----------|--------|--------|
| Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea |
|--------|--------|-----------|--------|--------|

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se do art. 3º da MP 393/07, a seguinte expressão: "ou estrangeiras, por meio de licitação internacional,".

**Justificativa**

Esta emenda pretende proibir a entrada de empresas estrangeiras no setor que trata a MP em questão, como forma de estímulo às empresas nacionais.

Cabe ao Governo incentivar os Marítimos nacionais através do aumento de empregos, obras regulares, pagamentos e autorizações ambientais com pontualidade.

PARLAMENTAR

|   |
|---|
|  |
|---|

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MPV 393/07  
00006**

|                  |   |
|------------------|---|
| data<br>26/09/07 | Proposição<br>Medida Provisória nº 393, de 2007 |
|------------------|---|

|                       |                         |
|-----------------------|-------------------------|
| Autor<br>João Almeida | nº do promotorio<br>198 |
|-----------------------|-------------------------|

1  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4.  aditiva    5.  Substitutivo global

|              |            |           |        |        |
|--------------|------------|-----------|--------|--------|
| Página<br>01 | Art.<br>3º | Parágrafo | Inciso | Alínea |
|--------------|------------|-----------|--------|--------|

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Dê-se a seguinte nova redação ao art. 3º da Medida Provisória nº 393, de 2007:

"Art. 3º. Para a dragagem de que trata esta Medida Provisória poderão ser contratadas, por licitação internacional, nos termos da Lei nº 8.666, de 1993, empresas de dragagem nacionais ou estrangeiras, desde que, em qualquer das duas hipóteses, haja participação majoritária de empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País."

**JUSTIFICAÇÃO**

O mercado brasileiro de empresas de navegação já é um mercado aberto de livre acesso a empresas que demonstrem capacidade técnica e financeira para a realização dos serviços.

A Medida Provisória em tela estabeleceu condições que abrem ainda mais o mercado e estimula a competição, através da possibilidade de participação de empresas estrangeiras nas licitações para obras e serviços de dragagem. Mas, esta participação, sem uma contrapartida nacional, fatalmente acarretará a extinção das empresas nacionais e do seu parque de equipamentos.

Ademais, a dragagem é uma atividade considerada estratégica pelos principais países desenvolvidos. Neste sentido, ter uma capacidade de dragagem nacional é ter uma reserva técnica estratégica que permita que o acesso e a utilização dos portos e das vias navegáveis do País se façam sem problemas, mesmo em épocas de crise política internacional.

Assim, a exigência proposta nesta Emenda de que empresas de capital estrangeiro atuem, na execução de obras e serviços de dragagem no Brasil, associadas a empresas brasileiras, preserva o espírito de abertura de mercado e de estímulo da concorrência implícito na Medida Provisória em tela, mas, assegura a capacidade estratégica do País de atendimento aos portos brasileiros em momentos de crise internacional.

PARIAMENTAR

*João Almeida*

# APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

**MPV 393/07  
00007**

|      |  |
|------|--|
| data | Proposição<br><b>Medida Provisória nº 393, de 2007</b> |
|------|--|

|  |                  |
|--|------------------|
| Autor<br><b>SENADOR: SERGIO GUERRA</b> | nº de prontuário |
|--|------------------|

|                                       |   |  |                                    |  |
|---------------------------------------|---|--|------------------------------------|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Supressiva | 2 <input type="checkbox"/> substitutiva | 3 <input checked="" type="checkbox"/> modificativa | 4 <input type="checkbox"/> aditiva | 5 <input type="checkbox"/> Substitutivo global |
|---------------------------------------|---|--|------------------------------------|--|

|        |            |           |        |        |
|--------|------------|-----------|--------|--------|
| Página | Art.<br>3º | Parágrafo | Inciso | Alínea |
|--------|------------|-----------|--------|--------|

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Dê-se a seguinte nova redação ao art. 3º da Medida Provisória nº 393, de 2007:

"Art. 3º. Para a dragagem de que trata esta Medida Provisória poderão ser contratadas, por licitação internacional, nos termos da Lei nº 8.666, de 1993, empresas de dragagem nacionais ou estrangeiras, desde que, em qualquer das duas hipóteses, haja participação majoritária de empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País no seu capital."

**JUSTIFICAÇÃO**


O mercado brasileiro de empresas de navegação já é um mercado aberto de livre acesso a empresas que demonstrem capacidade técnica e financeira para a realização dos serviços.

A Medida Provisória em tela estabeleceu condições que abrem ainda mais o mercado e estimula a competição, através da possibilidade de participação de empresas estrangeiras nas licitações para obras e serviços de dragagem. Mas, esta participação, sem uma contrapartida nacional, fatalmente acarretará a extinção das empresas nacionais e do seu parque de equipamentos.

Ademais, a dragagem é uma atividade considerada estratégica pelos principais países desenvolvidos. Neste sentido, ter uma capacidade de dragagem nacional é ter uma reserva técnica estratégica que permita que o acesso e a utilização dos portos e das vias navegáveis do País se façam sem problemas, mesmo em épocas de crise política internacional.

Assim, a exigência proposta nesta Emenda de que empresas de capital estrangeiro atuem, na execução de obras e serviços de dragagem no Brasil, associadas a empresas brasileiras, preserva o espírito de abertura de mercado e de estímulo da concorrência implícito na Medida Provisória em tela, mas, assegura a capacidade estratégica do País de atendimento aos portos brasileiros em momentos de crise internacional.

PARLAMENTAR



**MPV 393/07**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 393/2007**

**00008**

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

**Emenda Aditiva**

Inclua-se o seguinte parágrafo único ao Art. 3º da Medida Provisória 393/07:

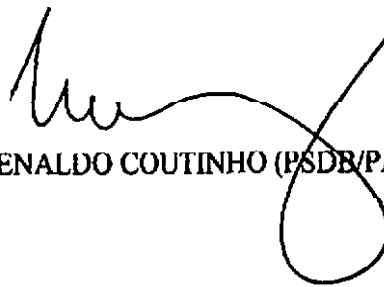
“Art. 3º.....

Parágrafo único. Fica vedada a fixação de preços médios para determinar o proposta vencedora da licitação, devendo o edital discriminar o tipo e as características do material a ser dragado.”

**JUSTIFICATIVA**

Um dos problemas apontados pelo setor para que as empresas nacionais disputem em pé de igualdade com empresas estrangeiras as licitações para execução dos serviços de dragagem reside no fato dos editais de licitação mesclarem o preço do material mole e do material duro, extraindo um preço médio superior ao preço da dragagem de um tipo de material apenas. Tendo em vista que o mercado de dragagem é extremamente cartelizado internacionalmente, algo em torno de 4 empresas mundiais dos Países Baixos que possuem cerca de 100 subsidiárias pelo mundo, esse preço médio superior retira a competitividade das empresas nacionais, notadamente mais descapitalizadas. Nesse sentido faz-se necessário a aprovação da presente emenda para garantir maior competitividade às empresas nacionais.

Brasília, 25 de setembro de 2007.



Deputado ZENALDO COUTINHO (PSDB/PA)

EMENDA ADITIVA

**MPV 393/07**

**MEDIDA PROVISÓRIA N.º 393 de 2007**

**00009**

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

***Acrescente-se parágrafo único ao artigo 5º da Medida Provisória n.º 393, de 2007, com a seguinte redação:***

“Art. 5º .....

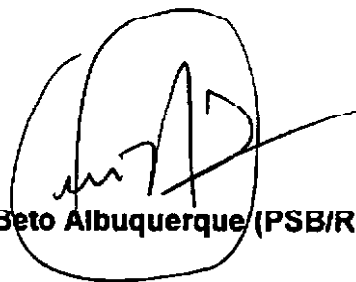
Parágrafo único. Aplica-se às embarcações destinadas à dragagem portuária a isenção do imposto a que se refere o art. 172, do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, com a redação dada pelo art. 1º, do Decreto nº 5.268, de 9 de novembro de 2004.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A dragagem portuária representa usualmente um componente relevante dos custos portuários. Os portos constituem pontos de organização das cadeias logísticas interiores, contribuindo com parte significativa do Custo Brasil. Um porto eficiente, com baixos custos operacionais, induz toda uma rede de transportes interior mais eficiente. Baixar o custo da dragagem constitui, portanto, uma meta nacional que viabiliza a competitividade do país e reduz os fretes de cabotagem, contribuindo para a redução do custo de matérias primas e alimentos, mais sensíveis a custos logísticos, com larga repercussão social e econômica.

Para a redução dos custos de dragagem e, conseqüentemente, dos custos portuários, torna-se justificável um regime de exceção na cobrança dos impostos que incidem sobre as embarcações destinadas à dragagem, como já ocorre em setores essenciais, previstos no Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002. De certa maneira, também induz a competitividade entre empresas do setor de dragagem, beneficiando o setor público.

Sala das Sessões, em 26 de setembro de 2007.



**Deputado Beto Albuquerque (PSB/RS)**

**MPV - 393/07**

**EMENDA ADITIVA**

**00010**

**MEDIDA PROVISÓRIA N.º 393, de 2007**

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

***Acrescente-se parágrafos ao artigo 6º da Medida Provisória n.º 393, de 2007, com a seguinte redação:***

**“Art. 6º.....**

**§ 1º. As tarifas portuárias propostas pela Autoridade Portuária ao órgão regulador serão definidas de acordo com norma estabelecida pela Secretaria Especial de Portos ou pelo Ministério dos Transportes, na respectiva área de atuação.**

**§ 2º. Os Presidente dos Conselhos das Autoridades Portuárias serão indicados pelo Secretário Especial de Portos e pelo Ministro dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação, revogando-se o disposto no § 3º do art. 27, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.”**

**JUSTIFICAÇÃO**

As tarifas portuárias são, atualmente, fixadas pelas Autoridades Portuárias, segundo a conveniência local, sem diretrizes superiores que balizem itens de custo obrigatórios – como a gestão ambiental, por exemplo -, sendo apenas homologadas pela autoridade reguladora. A criação da Secretaria Nacional de Portos resgata a função pública de monitorar os órgãos vinculados, não apenas nos dispêndios por repasse de recursos orçamentários, mas, para a racionalização e economia desses recursos, também dos recursos arrecadados nos portos, eliminando distorções entre portos e tornando mais transparente os componentes das tarifas portuárias.

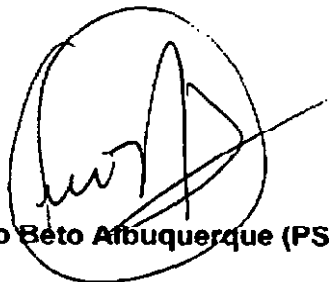
Nesse sentido, não basta atuar na fiscalização da alocação dos recursos arrecadados, mas de nortear o que deve ser cobrado, a composição de cada item de custo e limites aceitáveis do custo da administração geral, tornando a competição entre portos mais real e menos assentada em verbas públicas de fundos sociais, que acabam cobrindo déficits administrativos, de forma recorrente, sanáveis quando regras claras induzem a formação dos preços.

A criação da Secretaria Especial de Portos objetivou melhor supervisão pública sobre as Companhias Docas, responsáveis pela operação dos principais portos brasileiros. O Art 6º dessa Medida Provisória visa, justamente, equipar a Secretaria e o governo para garantir a melhor gestão dos portos. Nesse sentido, é imprescindível que a autoridade portuária trabalhe em linha com a Secretaria, para efetivar eficazmente *uma gestão portuária que beneficie o país, em curto prazo.*

Assim, não tem sentido que a indicação da Autoridade Portuária seja da competência da ANTAQ, um órgão regulador, a quem não cabe gerir os portos públicos. Torna-se indispensável que a gestão das empresas públicas seja da alçada do poder executivo, como ocorre em outros setores da Administração.

Portanto, a indicação do Presidente do Conselho da Autoridade Portuária pelo responsável pela Secretaria Especial de Portos está em linha com o objetivo da *eficácia da gestão dos portos públicos, o que também vale para os portos sob a supervisão do Ministério dos Transportes.*

Sala das Sessões, em 26 de setembro de 2007.

A handwritten signature in black ink, enclosed within a hand-drawn circle. The signature is stylized and appears to read 'Beto Albuquerque'.

Deputado Beto Albuquerque (PSB/RS)

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV - 393/07  
00011

|                    |  |
|--------------------|--|
| Data<br>25/09/2007 | Proposição<br>Medida Provisória nº 393 de 19 de setembro de 2007 |
|--------------------|--|

|                               |                      |
|-------------------------------|----------------------|
| Autor<br>DEPUTADO LUIZ SÉRGIO | Nº Prontuário<br>313 |
|-------------------------------|----------------------|

1.  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo global

|               |        |           |        |        |
|---------------|--------|-----------|--------|--------|
| Página<br>1/3 | Artigo | Parágrafo | Inciso | Alínea |
|---------------|--------|-----------|--------|--------|

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adite-se onde couber na MP-393 de 19 de setembro de 2007, os seguintes artigos, renumerando-se o artigo subsequente:

Art 7º. O Art. 31 da Lei n.º 9.636, de 15 de maio de 1998, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 31-

§ 3º Sem prejuízo do disposto no § 4º deste artigo, é vedada ao beneficiário a possibilidade de alienar o imóvel recebido em doação, exceto:

I - nas hipóteses de que tratam os incisos I e II do caput deste artigo, quando a doação, tiver a finalidade de execução, direta ou indireta, por parte do donatário, de projeto ou de programa de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias, e desde que, a alienação, onerosa ou não, seja destinada à consecução do objetivo previamente definido na legislação estadual c/ou municipal; ou

II - nas hipóteses de que tratam os incisos I a IV do caput deste artigo, quando a doação tiver a finalidade de execução, por parte do donatário, de projeto de assentamento de famílias carentes ou de baixa renda, na forma do art. 26 desta Lei, e desde que, no caso de alienação onerosa, o produto da venda seja destinado à instalação de infra-estrutura, equipamentos básicos ou de outras melhorias necessárias ao desenvolvimento do projeto." (NR)

Art 8º. Para licitações no âmbito de projetos ou programas de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias situadas em áreas declaradas por lei municipal de especial interesse urbanístico poderão ser dispensadas as vedações ou limites definidos nos §§ 2º e 3º do Art. 7º, incisos I e II do Art. 9º e inciso II do Art. 57 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art 9°. A Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro transferirá à União, na forma do seu Estatuto Social, no prazo máximo de cento e oitenta dias, todos os seus direitos de domínio pleno ou útil sobre bens imóveis localizados na área definida pelo Decreto Municipal nº 26.852, que delimita a Área de Especial Interesse da Região Portuária do Rio de Janeiro.

§ 1°. Após a transferência de direitos e a regularização dos bens imóveis de que trata o caput, fica a União autorizada a doar estes bens e outros que já detenha, direta ou indiretamente, a titularidade ou propriedade na mesma área ao Estado do Rio de Janeiro ou ao Município do Rio de Janeiro, bem como transferir direitos porventura associados à propriedade, sem qualquer ônus, com a finalidade de proporcionar a execução, direta ou indireta, pelo Estado e/ou pelo Município, de projeto ou programa de revitalização urbana da Área de Especial Interesse da Região Portuária do Rio de Janeiro (AEIU - Portuária).

§ 2°. A doação e a transferência de direitos referidas no parágrafo anterior sujeitar-se-ão a condição resolutiva que implique o retorno desses direitos à União, sem necessidade de pagamento de indenização a quem quer que esteja, com a posse ou propriedade sobre os bens, caso até 31 de dezembro de 2010 não se tenha iniciado o programa de revitalização da área mencionada no caput.

§ 3°. Observada a finalidade mencionada, não haverá qualquer restrição ao Estado ou ao Município do Rio de Janeiro para, direta ou indiretamente, alienar ou dar qualquer outra destinação aos bens imóveis doados pela União ou os direitos por ela transferidos.

§ 4°. A União realizará a doação ou a transferência dos direitos referidos no § 1° deste artigo, motivada por recebimento de notificação conjunta do Estado e Município do Rio de Janeiro, em que se indique o(s) beneficiário(s) da doação e da transferência dos direitos.

§ 5°. A transferência de direitos, nos termos do caput deste artigo, ocorrerá independentemente de, na época de sua formalização, estarem os bens ou direitos incluídos no Programa Nacional de Desestatização, de que trata a Lei Federal nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, sem necessidade de se praticar qualquer ato específico em decorrência dessa circunstância.

## JUSTIFICATIVA

Dizem os urbanistas que os portos ficam de costas para as cidades e as cidades de costas para os portos: a atividade portuária sente negativamente a interferência da atividade urbana e a cidade vê a área do porto como uma zona degradada. A convivência entre portos e cidades nas áreas centrais é uma necessidade e vem sendo objeto de projetos de renovação urbana nas principais cidades portuárias do mundo: Lisboa, Londres, Roterdã, Barcelona, Buenos Aires entre outras. Não é possível que as cidades portuárias brasileiras não sigam o mesmo roteiro e integrem de forma harmônica os portos situados em áreas centrais à vida urbana. A concentração de terras públicas nas zonas portuárias é condição *sine qua non* para o sucesso desses projetos.

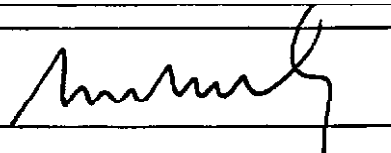
Na realidade não se trata de doação da União. A União estará devolvendo às cidades o patrimônio que utilizou na exploração econômica dos portos. É um ato de justiça.

Os projetos de revitalização de zonas portuárias, além de exigirem participação pública e privada, conforme demonstrado em cidades de outros países (Lisboa, Buenos Aires, Roterdã, Londres, Barcelona, etc), são longos, complexos e exigem uma estruturação urbanística e financeira sofisticada, mediante gestão e valorização de ativos, daí porque podem requerer um maior grau de liberdade e de descricionariedade para a autoridade local promotora (Estado ou Município) e para atração de investimento. Adicionalmente, a PPP brasileira limita-se à concessão administrativa ou patrocinada com regras rígidas, limitando bastante sua utilização. Daí, a possibilidade prevista nesta emenda para a flexibilização de certas regras da Lei 8.666/93 que podem inviabilizar a consecução de uma modelagem ágil e inovadora para a revitalização ou renovação urbana das zonas portuárias.

Brasília, 25 de setembro de 2007

ASSINATURA

DEPUTADO LUIZ SÉRGIO



## NOTA TÉCNICA Nº 31/2007

**Subsídios para a apreciação da Medida Provisória nº 393, de 19 de setembro de 2007, que institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, quanto à adequação orçamentária e financeira.**

### I – INTRODUÇÃO

A presente Nota Técnica atende à determinação do art. 19 da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, que estabelece: “O órgão de consultoria e assessoramento orçamentário da Casa a que pertencer o Relator de Medida Provisória encaminhará aos Relatores e à Comissão, no prazo de 5 (cinco) dias de sua publicação, nota técnica com subsídios acerca da adequação financeira e orçamentária de Medida Provisória”.

Nos termos do art. 62 da Constituição Federal, o Presidente da República submeteu à deliberação do Congresso Nacional, por intermédio da Mensagem nº 00692/2007-CN (nº 127/2007, na origem), a Medida Provisória (MP) nº 393, de 19 de setembro de 2007, que “Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária, e dá outras providências”.

### II – SÍNTESE E ASPECTOS RELEVANTES

A Medida Provisória institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária sob a coordenação conjunta da Secretaria Especial de Portos e do Ministério dos Transportes. Segundo a Exposição de Motivos nº 04 SEP-PR/MT, a manutenção da navegabilidade dos portos brasileiros e a ampliação dos acessos marítimos estão bastante comprometidos, em razão da precariedade dos serviços de dragagem atualmente disponíveis. A gestão inadequada dos projetos e dos recursos disponíveis tem repercutido negativamente na gestão portuária e no comércio exterior brasileiro.

O compartilhamento da coordenação do Programa Nacional de Dragagem adapta-se à nova distribuição de atribuições, recentemente estabelecida pela Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007, decorrente da Medida Provisória nº 369, de 2007, que criou a Secretaria Especial de Portos na estrutura da Presidência da República. A Secretaria “**competete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infra-estrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às companhias docas**”. Permanece no âmbito do Ministério dos Transportes a competência relacionada a marinha mercante, vias navegáveis e **portos fluviais e lacustres**, excetuados aqueles outorgados às companhias docas, assegurada a participação na coordenação dos serviços portuários.

Como a Medida Provisória não indica recursos orçamentários, é previsível que os recursos que darão o suporte financeiro ao Programa Nacional de Dragagem no presente exercício financeiro advirão dos orçamentos dos dois órgãos coordenadores. A tabela a seguir apresenta as dotações a cargo da Secretaria Especial de Portos e do Ministério dos Transportes, constantes da Lei Orçamentária da União para 2007, com destinação específica para dragagens. Outras dotações menos específicas constantes da programação daquelas unidades podem ainda acomodar despesas para a condução das atividades de implantação do Programa, ainda em 2007.

**Ações relacionadas a dragagem no  
Orçamento Fiscal e da Seguridade Social para 2007**

| <b>Unidade<br/>Orçamentária</b>       | <b>AÇÃO</b>  | <b>Autorizado</b>  | <b>Empenhado<br/>até 18.9.07</b> |
|---------------------------------------|--|--------------------|----------------------------------|
| <i>Secretaria Espec.<br/>Porto/PR</i> | *Participação da União no Capital – Companhia Docas do Rio de Janeiro – Dragagem na Região de influência do Porto de Itaguaí   | 100.000.000        | -                                |
| <i>Secretaria Espec.<br/>Porto/PR</i> | *Participação da União no Capital – Companhia Docas do Estado de São Paulo – Dragagem de Aprofundamento no Canal de Acesso, na Baía de Evolução e junto ao Cais no Porto de Santos | 35.374.410         | 11.319.812                       |
| <i>Secretaria Espec.<br/>Porto/PR</i> | *Participação da União no Capital – Companhia Docas do Estado de São Paulo – Derrocagem junto ao Canal de Acesso ao Porto de Santos  | 8.149.590          | -                                |
| <i>Secretaria Espec.<br/>Porto/PR</i> | Participação da União no Capital – Companhia Docas do Rio de Janeiro – Dragagem de Aprofundamento no Porto do Rio de Janeiro   | 7.050.000          | -                                |
| <i>Secretaria Espec.<br/>Porto/PR</i> | Participação da União no Capital – Companhia Docas do Rio de Janeiro – Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso e dos Berços de Atracação no Porto de Angra dos Reis (RJ)     | 400.000            | -                                |
| <i>Secretaria Espec.<br/>Porto/PR</i> | Dragagem dos Berços 100 a 103 e da retroárea dos Berços 100 e 101 no Porto de Itaqui – MA  | 35.244.000         | -                                |
| <i>Secretaria Espec.<br/>Porto/PR</i> | *Ampliação dos Molhes e Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso no Porto do Rio Grande   | 59.638.959         | -                                |
| <i>Secretaria Espec.<br/>Porto/PR</i> | Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso no Porto do Forno no Município de Arraial do Cabo – RJ   | 200.000            | -                                |
| <i>DNIT</i>                           | *Dragagem dos Berços 100 a 103 e da retroárea dos Berços 100 e 101 no Porto de Itaqui  | 14.256.000         | -                                |
| <i>DNIT</i>                           | *Ampliação dos Molhes e Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso no Porto do Rio Grande   | 28.065.392         | 28.065.392                       |
| <b>TOTAL</b>                          |  | <b>288.198.351</b> | <b>39.385.204</b>                |

\* Ações incluídas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

Além das dotações apresentadas na tabela, estão autorizados na Lei Orçamentária de 2007 mais R\$ 121 milhões para ações específicas de dragagem nos orçamentos das Companhias Docas dos estados do Ceará, da Bahia, de São Paulo e do Rio de Janeiro.

O projeto de orçamento da União para 2008, em tramitação no Congresso Nacional, contempla R\$ 482 milhões para ações relacionadas a dragagens no Orçamento Fiscal e R\$ 127 milhões no Orçamento daquelas Companhias, além da Companhia Docas do Pará.

Destacam-se também os conteúdos dos arts. 3º e 5º, segundo os quais ficam suprimidas as restrições contidas na Lei nº 9.432, de 1997, quanto à contratação de empresas estrangeiras para a realização dos serviços de dragagem por resultado.

O art. 6º da MP, no que se refere especificamente a “alocação dos recursos arrecadados por via tarifária das Companhias Docas e do DNIT”, garante a participação da Secretaria Especial de Portos, juntamente com o Ministério dos Transportes, na gestão das fontes de receitas tarifárias vinculadas àquelas Unidades Orçamentárias.

### III – COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

O art. 5º da Resolução nº 1, de 2002-CN, que “dispõe sobre a apreciação, pelo Congresso Nacional, das Medidas Provisórias a que se refere o art. 62 da Constituição Federal, e dá outras providências”, refere-se da seguinte forma ao exame da adequação orçamentária e financeira: “O exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.”

A partir da análise da MP nº 393/2007, não foram encontrados, em princípio, dispositivos que comprometessem sua compatibilidade e adequação orçamentária e financeira com a legislação supramencionada vigente.

Esses são os subsídios julgados pertinentes.

Brasília, 25 de setembro de 2007.



GARDEL RODRIGUES DO AMARAL

Consultor de Orçamento e Fiscalização Financeira / CD

De acordo,



WAGNER PRIMO FIGUEIREDO JÚNIOR

Diretor da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira / CD

---

<sup>1</sup> Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes

## **PARECER DO RELATOR, PELA COMISSÃO MISTA, À**

### **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 393, DE 2007.**

**O SR. JOÃO LEÃO** (PP-BA. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, em primeiro lugar, parabênizo esta Casa pelo entendimento. Não há coisa melhor neste Parlamento do que o entendimento. Quando todos puxam a corda para o mesmo lado, o Brasil caminha para frente. E é isso o que está acontecendo neste momento.

Em segundo lugar, agradeço ao Líder José Múcio Monteiro a maneira como conduziu este trabalho, assim com aos Vice-Líderes Deputados Beto Albuquerque e Ricardo Barros, que deram maravilhosa condução a esse trabalho. Cada dia mais adquirimos experiência nesta Casa. E não posso deixar de agradecer ao Líder da Oposição, Deputado Zenaldo Coutinho, que, com suas sugestões, com sua maneira de ser, engrandeceu essa Medida Provisória.

Quero ainda agradecer aos Deputados Luiz Sérgio, Líder do PT; Henrique Eduardo Alves, Luciano Castro, Mário Negromonte, Jovair Arantes; ao Líder Sarney Filho, que contribuiu substancialmente para o aperfeiçoamento da Medida Provisória; ao Deputado Fernando Coruja, combatente e atuante na melhoria da medida; ao Deputado Chico Alencar, outro grande e combatente Parlamentar; ao Líder Onyx Lorenzoni; aos Deputados Antonio Carlos Magalhães Neto, José Carlos Aleluia, Roberto Magalhães, que representou o PFL na última reunião de conclusão e definição dessa medida; ao Deputado Antonio Carlos Pannunzio, Líder do PSDB, que, hoje, por intermédio do

Finalmente, agradeço a todos os Parlamentares da Comissão de Viação e Transportes, da Comissão de Desenvolvimento Urbano e das demais. Sinceramente, não esperava que uma medida provisória a respeito de dragagem fosse tão discutida nesta Casa.

Não posso deixar de agradecer também o Deputado Paulo Renato Souza, meu professor, que tanto nos instrui nesta Casa. Muito obrigado pelas suas contribuições.

Finalmente, Sr. Presidente, *habemus papam*. Tenho em mãos o texto acordado por todos os partidos.

Parabenizo o Governo, porque as alterações executadas conservaram o texto integralmente. Na verdade, ele foi melhorado em alguns pontos. Houve alteração em 4 itens: art. 1º, § 3º; art. 2º, § 5º; e art. 6º. As alterações foram as mais simples.

Passo a ler o texto na íntegra:

O Congresso Nacional decreta:

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.

§ 2º Para fins desta lei 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, utilizada 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 - empresas 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 de 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 Hidroviárias serão contratados na forma do *caput*.

§ 3º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão ser reunidas para até três 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, uma única vez, por período de até um ano, observadas as disposições da Lei nº 8.666, de 21 de junho 1993.

§ 6º.A contratação de dragagem por forma diversa da estabelecida neste artigo deverá ser prévia e expressamente autorizada pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República ou pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação, respeitadas as disposições da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 3º Para a dragagem de que trata esta Lei poderão ser contratadas empresas nacionais ou estrangeiras, por meio de licitação internacional, nos termos da Lei nº 8.666, de 21 de junho 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 lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sr. Presidente, é esse o acordo firmado com todos os partidos e a solução do problema de dragagem no País.

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 393, DE 2007**

**(MENSAGEM Nº 127, de 20/09/2007 – CN)**

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

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relator:** Deputado JOÃO LEÃO

### **I - RELATÓRIO**

A Medida Provisória em epígrafe institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, sob a coordenação conjunta da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e do Ministério dos Transportes, por intermédio do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT.

O compartilhamento da coordenação do Programa Nacional de Dragagem adapta-se à nova distribuição de atribuições, recentemente estabelecida pela Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007, decorrente da Medida Provisória nº 369, de 2007, que criou a Secretaria Especial de Portos e lhe atribuiu as competências relativas a portos marítimos e a portos outorgados e delegados às companhias docas, cabendo ao Ministério dos Transportes as competências relativas às vias navegáveis e aos portos fluviais e lacustres, excetuados os outorgados às companhias docas.

O art. 1º da MP institui o Programa, define os órgãos da administração pública responsáveis por sua execução e conceitua os principais termos técnicos tratados – dragagem, draga, material dragado e empresa de dragagem – além de estabelecer as obras e serviços de engenharia de dragagem do leito das vias aquaviárias abrangidos pelo Programa, quais sejam: *“[...] 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”*.

Uma inovação trazida pelo art. 2º da MP é o estabelecimento da contratação das obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias, hidrovias e similares pela modalidade de dragagem por resultado, que consiste na manutenção, pelo prazo fixado no edital, das condições de profundidade estabelecidas no projeto a ser implantado.

A MP determina que todas as obras e serviços integrantes do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária serão contratados por essa nova modalidade, devendo a contratação de dragagem por forma diversa ser prévia e expressamente autorizada pela Secretaria Especial de Portos ou pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

Também é fixada a duração máxima dos contratos de dragagem por resultado em até cinco anos, prorrogável por igual período uma única vez, além de ficar estabelecida a obrigação de contratação conjunta dos serviços de dragagem de manutenção, a serem posteriormente prestados, quando da contratação de ampliação ou implantação da área portuária.

Em todos os casos, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública, as obras ou serviços de dragagem por resultado para dois ou mais portos poderão ser reunidas em um mesmo contrato. Além disso, em qualquer contratação de dragagem por resultado é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado, nos termos do art. 56 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, a seguir reproduzido:

*“Art. 56. A critério da autoridade competente, em cada caso, e desde que prevista no instrumento convocatório, poderá ser exigida prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e compras.*

*§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia:*

*I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, [...];*

*II - seguro-garantia;*

*III - fiança bancária.*

*§ 2º A garantia a que se refere o caput deste artigo não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no parágrafo 3º deste artigo.*

*§ 3º Para obras, serviços e fornecimentos de grande vulto envolvendo alta complexidade técnica e riscos financeiros consideráveis, demonstrados através de parecer tecnicamente aprovado pela autoridade competente, o limite de garantia previsto no parágrafo anterior poderá ser elevado para até dez por cento do valor do contrato.*

*§ 4º A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente.*

*§ 5º Nos casos de contratos que importem na entrega de bens pela Administração, dos quais o contratado ficará depositário, ao valor da garantia deverá ser acrescido o valor desses bens.” (Grifos nossos)*

O art. 3º da MP traz a possibilidade de contratação de empresas nacionais ou estrangeiras para a realização dos serviços de dragagem, por meio de licitação internacional.

A viabilização da participação efetiva de empresas estrangeiras nas licitações dos serviços de dragagem se dá por meio do art. 5º da MP, o qual estabelece que as embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela Autoridade Marítima, mas não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que “dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências”.

Esse dispositivo acaba por equiparar, quanto à aplicação da Lei nº 9.432/97, as embarcações destinadas à dragagem aos navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais e às embarcações de esporte e recreio, de turismo, de pesca e de pesquisa. Na prática, os principais efeitos dessa medida decorrem da não aplicação dos arts. 7º e 9º da referida Lei, os quais transcrevemos abaixo:

*“Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional,*

bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9º e 10.

*Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas neste artigo, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.*

.....  
*Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:*

*I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;*

*II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;*

*III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:*

*a) da tonelage de porte bruto contratada, para embarcações de carga;*

*b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.*

*Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do art. 5º, § 3º." (Grifos nossos)*

Como as embarcações utilizadas nos serviços de dragagem podem ser consideradas como de apoio portuário, nos termos da definição da própria Lei nº 9.432/97, a não aplicação dos referidos artigos representa a liberação de uma série de restrições à participação de embarcações estrangeiras nos serviços de dragagem.

Adicionalmente, o art. 4º da MP estabelece a competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e do Ministério dos Transportes para estabelecer, nas respectivas áreas de atuação, as prioridades para dragagem de ampliação e a fixação da profundidade e demais condições do projeto.

Por fim, o art. 6º determina que os programas de investimento e de dragagem, a estruturação da gestão ambiental dos portos e a alocação dos recursos arrecadados por via tarifária das Companhias Docas e do DNIT deverão ser submetidos à aprovação e fiscalização pela Secretaria Especial de Portos e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação, com o objetivo de assegurar a eficácia da gestão econômica, financeira e ambiental desses programas.

Nos termos da Exposição de Motivos nº 04 SEP-PR/MT, assinada pelo Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, e pelo Secretário Especial de Portos da Presidência da República, Pedro Brito, torna-se necessário estabelecer um Programa que possa contribuir efetivamente para a eficácia da gestão portuária e hidroviária, promovendo a desobstrução das vias aquaviárias, por meio da dragagem de manutenção da profundidade.

Nesse sentido, entende-se que a introdução do conceito de dragagem por resultado constitui uma evolução na forma de contratação das referidas obras e serviços, visando garantir o acesso aos portos e ao transporte hidroviário, para reduzir o chamado custo Brasil e incrementar o comércio exterior.

Defende-se, também, que a dragagem por resultado garante a disponibilidade dos equipamentos de dragagem utilizados, assegurando a limpeza do leito hidroviário, além de possibilitar a remoção de grandes volumes, em curto prazo, por ocasião de eventos climáticos aleatórios, que podem assorear o porto ou a hidrovia numa só oportunidade.

Outro ponto destacado na exposição de motivos é o fato de que desde 1997, quando as obras e serviços de dragagem passaram a ser objeto de licitações públicas para contratação da iniciativa privada, sendo

custeadas pelas receitas próprias das Administrações Portuárias, a manutenção da navegabilidade e a ampliação dos acessos marítimos e hidroviários ficaram bastante comprometidas, repercutindo negativamente na eficácia da gestão portuária e do comércio exterior.

Assim sendo, vislumbrando-se, agora, a disponibilização de recursos suficientes para a adequação e ampliação dos acessos marítimos e hidroviários, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, julga-se necessário instituir um programa que permita a racionalização e a otimização da aplicação desses recursos no setor, de forma a atender à crescente demanda de fluxo de navios, bem como à tendência de aumento das dimensões da frota mercante mundial.

Considera-se, ainda, que haverá um aumento na concorrência para a contratação dos serviços de dragagem, com as conseqüentes redução de custos, racionalização de prazos e melhora da eficiência operacional, em virtude da possibilidade de serem contratadas empresas nacionais ou estrangeiras. Destaca-se, também, que ao afastar a aplicação dos dispositivos da Lei nº 9.432/97 às embarcações destinadas à dragagem, viabiliza-se, de fato, a participação de empresas estrangeiras nas licitações.

Por fim, defende-se que a relevância e a urgência da MP decorre da 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. Assim, poderiam ser disponibilizados melhores serviços à sociedade em todos os setores do transporte aquaviário.

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, onze emendas à Medida Provisória nº 393, de 2007, cujo conteúdo é descrito a seguir.

A Emenda de nº 1, de autoria do Deputado Duarte Nogueira, suprime, do § 1º do art. 1º da MP, a expressão que remete ao licenciamento ambiental das obras de dragagem, por entender que a redação do dispositivo ensejaria a retirada da competência dos órgãos ambientais para a concessão de licença ambiental.

A Emenda de nº 2, cujo autor é o Deputado Alfredo Kaefer, estabelece as áreas de recuperação da orla marítima como prioritárias

para o despejo do material dragado, observadas as características ambientais e de contaminação do material.

As Emendas de nºs 3 e 5, propostas pelo Deputado Fernando de Fabinho, buscam, respectivamente, fixar nos contratos o tempo limite para o início e a conclusão das obras de dragagem e proibir a participação de empresas estrangeiras nas licitações.

A Emenda de nº 4, cujo autor é o Deputado Beto Albuquerque, estabelece o licenciamento unificado para as obras de ampliação ou implantação de área portuária, bem como atribui ao órgão ambiental responsável pelo licenciamento de operação do porto a competência para o licenciamento de obras não relacionadas à ampliação ou aprofundamento.

As Emendas de nºs 6 e 7, de autoria, respectivamente, do Deputado João Almeida e do Senador Sérgio Guerra, têm conteúdo idêntico e determinam que, nas contratações das empresas de dragagem, haja participação majoritária de empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

A Emenda de nº 8, proposta pelo Deputado Zenaldo Coutinho, veda a fixação de preços médios para determinar a proposta vencedora da licitação, obrigando o edital a discriminar o tipo e as características do material a ser dragado.

A Emenda de nº 9, também do Deputado Beto Albuquerque, inclui as embarcações destinadas à dragagem entre as beneficiárias da isenção do imposto na importação de partes, peças e componentes destinados a reparo, revisão ou manutenção, nos termos do art. 172 do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002.

A Emenda de nº 10, ainda do Deputado Beto Albuquerque, estabelece que as tarifas portuárias propostas pela Autoridade Portuária serão definidas nos termos de norma estabelecida pela Secretaria Especial de Portos ou pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação. Adicionalmente, determina que os Presidentes dos Conselhos das Autoridades Portuárias serão indicados pelo Secretário Especial de Portos ou pelo Ministro dos Transportes, substituindo a atual forma de indicação pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

Por fim, a Emenda de nº 11, cujo autor é o Deputado Luiz Sérgio, propõe:

- alterar o art. 31 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, para incluir os programas de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias entre as hipóteses de alienação de imóveis recebidos em doação da União para os Estados, Distrito Federal, Municípios, fundações, autarquias e empresas públicas federais, estaduais e municipais;
- afastar, para os programas de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias situadas em área declarada por lei municipal como de especial interesse urbanístico, a aplicação de dispositivos previstos na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, relativos ao projeto básico, à existência de orçamento detalhado, à previsão de recursos, à participação dos autores do projeto na execução das obras e à duração dos contratos;
- regular a transferência, da Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro para a União, dos imóveis situados na Área de Especial Interesse da Região Portuária do Rio de Janeiro, para posterior doação da União para o Estado ou Município do Rio de Janeiro, com fins de possibilitar a execução do programa de revitalização da citada área de especial interesse.

## **II - VOTO DO RELATOR**

### **Admissibilidade da MP nº 393/07**

Cumprindo a exigência prevista no § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002-CN, o texto da Medida Provisória foi enviado ao Congresso Nacional, na data de sua publicação no Diário Oficial da União, acompanhado de Mensagem Presidencial e da Exposição de Motivos Interministerial nº 5 SEP-PR/MT.

A Medida Provisória não trata de matéria incluída entre as vedadas pelo § 1º do art. 62 da Constituição Federal, como também não contém qualquer vício de constitucionalidade.

A gestão inadequada dos projetos e dos recursos disponíveis tem repercutido negativamente na gestão portuária e no comércio exterior brasileiro, em razão do comprometimento da navegabilidade dos portos e da premente necessidade de ampliação dos acessos marítimos, decorrentes da precariedade dos serviços de dragagem atualmente disponíveis.

Essa situação requer medidas que assegurem permanentemente a profundidade adequada dos portos e hidrovias, bem como a instituição de uma modalidade de contratação específica, que otimize o processo licitatório e permita a realização de obras e serviços a um menor custo para a sociedade. Assim sendo, consideramos ser inegável, diante de tais fatos, a urgência e a relevância da Medida Provisória sob análise.

A Nota Técnica nº 31/07, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira desta Câmara dos Deputados, após analisar a repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União, conclui pela adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória sob parecer.

#### **Mérito da MP nº 393/07**

Quanto ao mérito, as principais inovações trazidas pelo MP nº 393/07, sobre as quais devemos nos manifestar, são as seguintes:

- criação de um programa nacional de dragagem portuária e hidroviária, para fazer face à premente necessidade de obras e intervenções no setor;
- introdução do conceito de dragagem por resultado, de natureza contínua, por cinco anos, prorrogáveis por mais cinco anos, modalidade pela qual deverão ser

contratadas as obras e serviços no âmbito do programa;

- inclusão das ações para o licenciamento ambiental e das relativas ao cumprimento das exigências ambientais decorrentes, relativas aos portos em operação, entre as abrangidas pelo programa, de forma a assegurar a eficácia da gestão ambiental dos portos;
- obrigatoriedade de contratação dos serviços de dragagem de manutenção conjuntamente com a contratação de ampliação ou implantação da área portuária;
- possibilidade de contratação de empresas estrangeiras para a realização dos serviços de dragagem, somada à não aplicação, para as embarcações destinadas à dragagem, das restrições impostas pela Lei nº 9.432/97.

Instituir um programa nacional de dragagem possui mérito indiscutível, pelas razões já relatadas na análise da urgência e relevância da Medida Provisória.

A criação de uma modalidade específica para a contratação das obras de dragagem, permitindo uma melhor adequação desses contratos ao tipo de obra ou serviço realizado, difere da forma de contratação praticada anteriormente, que era regulada por dispositivos genéricos contidos na Lei nº 8.666/93, tais como empreitada por preço global ou por preço unitário.

A inclusão das ações para o licenciamento ambiental dos serviços de dragagem realizados nos portos que já se encontram em operação, entre as abrangidas pelo programa, permitirá a agilização da concessão dessas licenças, possibilitando a realização das obras de manutenção de

profundidade com a urgência que se faz necessária, por período mínimo de cinco anos, prevendo-se a possibilidade de prorrogação por mais cinco anos. É importante destacar que a licença concedida no âmbito do Programa refere-se apenas aos procedimentos rotineiros de dragagem dos portos em operação, não substituindo o licenciamento ambiental exigido para novas áreas portuárias.

Quanto à possibilidade de realização de licitação internacional e da livre participação de embarcações estrangeiras nos serviços de dragagem, entendemos ser essas medidas estimuladoras da concorrência, o que permitirá obter melhores preços e maior agilidade nos serviços contratados pelo Poder Público, bem como o acesso a tecnologias de ponta existentes no mercado mundial. É importante destacar que os serviços de dragagem no Brasil possuem preços superiores às médias internacionais, além de existir uma demanda por serviços superior à capacidade de atendimento das empresas brasileiras.

Pelo exposto, somos favoráveis à aprovação da Medida Provisória nº 393, de 2007, com alguns aprimoramentos que julgamos necessários, dos quais resulta, por força do disposto no art. 5º, § 4º, I, da Resolução nº 1, de 2002-CN, a necessidade de apresentação de projeto de lei de conversão. Feita essa consideração, passa-se à apreciação das emendas.

### **Admissibilidade das emendas**

As onze emendas apresentadas à Medida Provisória não contêm, em nossa análise, qualquer vício de constitucionalidade.

A Emenda de nº 9, propõe a aplicação da isenção de imposto de que trata o art. 172 do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, às embarcações destinadas à dragagem portuária. Em uma primeira análise, tal dispositivo sugere uma inconsistência com o art. 14 da Lei de

Responsabilidade Fiscal, visto que as renúncias de receita devem vir acompanhadas de estimativa do impacto orçamentário-financeiro, bem como estar acompanhada de medidas de compensação.

Ocorre, entretanto, que a atual redação do art. 172 do Decreto nº 4.543, de 2002, já concede a isenção do imposto na importação de partes, peças e componentes destinados a reparo, revisão ou manutenção de aeronaves e de embarcações, o que inclui, evidentemente, as embarcações destinadas à dragagem. Por essa razão, por não alterar as regras vigentes, a Emenda de nº 9 não implica em renúncia de receita.

Assim sendo, quanto à análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União, e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, concluímos que as onze emendas não contêm qualquer dispositivo que comprometa sua adequação orçamentária e financeira diante da legislação vigente.

Pelas razões expostas, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e adequação financeira e orçamentária das Emendas de nºs 1 a 11.

### **Mérito das emendas**

A Emenda de nº 1, ao suprimir a expressão que remete ao licenciamento ambiental das obras de dragagem, deixa clara a competência dos órgãos ambientais para realizar o referido licenciamento, o que entendemos mais adequado diante da legislação vigente.

A Emenda de nº 2, ao estabelecer as áreas de recuperação da orla marítima como prioritárias para o despejo do material dragado, acaba por generalizar uma regra que pode ser extremamente indesejável em determinadas localidades, além de ser uma condição que poderá onerar significativamente o serviço. É importante lembrar que, sendo

adequado o despejo do material dragado na orla marítima de determinado município, nada impede que as autoridades locais entrem em acordo com os responsáveis pela realização da dragagem, para o direcionamento desse material.

A Emenda de nº 3 pretende uma regulamentação de difícil implantação prática, ao fixar nos contratos o tempo limite para o início e a conclusão das obras de dragagem. Entendemos ser mais adequada a atual forma de disposição dos contratos, os quais contêm cronogramas para execução das obras, além de punições para atrasos injustificados.

Com o atendimento da Emenda de nº 1, não cabe discutir o licenciamento unificado pretendido na Emenda de nº 4, visto que as regras de licenciamento e as competências dos órgãos ambientais já são atribuídas em legislação específica.

As Emendas de nºs 5, 6 e 7, ao pretenderem proibir a participação de empresas estrangeiras nas licitações, ou determinar que haja participação majoritária de empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País, acaba por inviabilizar o aumento da concorrência e a conseqüente redução nos preços, que são metas do Programa Nacional de Dragagem.

A Emenda de nº 8, ao vedar a fixação de preços médios para determinar a proposta vencedora da licitação, ignora os novos parâmetros de contratação estabelecidos no conceito de dragagem por resultado.

A Emenda de nº 9 não representa inovação em relação à legislação vigente, na medida em que a isenção pretendida do imposto na importação de partes, peças e componentes destinados à reparo, revisão ou manutenção, nos termos do art. 172 do Decreto nº 4.543, de 2002, já é concedida para todos os tipos de embarcações ou aeronaves.

A alteração no órgão responsável pelo estabelecimento das normas de aprovação das tarifas portuárias, bem como a determinação de que os Presidentes dos Conselhos das Autoridades Portuárias passassem a ser indicados pelo Secretário Especial de Portos ou pelo Ministro dos

Transportes, e não mais pela ANTAQ, proposta da Emenda de nº 10, implica na mudança das regras de regulação do setor de transportes, bem como retira competências da ANTAQ, alterações que, em nosso entendimento, devem ser melhor discutidas junto aos órgãos envolvidos.

A Emenda de nº 11, ao pretender regular hipóteses de alienação de imóveis recebidos em doação da União, incluindo os programas de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias, acaba por tratar de assunto diverso do escopo da Medida Provisória, que visa a instituir um programa nacional de dragagem portuária.

Rejeitamos, ainda, os aspectos relacionados à liberalização da aplicação da Lei nº 8.666/93 para os programas de revitalização ou de renovação urbana das zonas portuárias situadas em área declarada por lei municipal como de especial interesse turístico, por entendermos ser uma medida que representa um precedente perigoso no que se refere à seriedade e ao zelo com o patrimônio público.

No que concerne à regulação da transferência, da Companhia Docas para a União, dos imóveis situados em Área de Especial Interesse da Região Portuária, para posterior doação da União para o Estado ou Município, entendemos tratar-se de uma política de governo, vinculada ao relacionamento da União com suas empresas controladas, onde qualquer tentativa de regulação por iniciativa do Legislativo, para não ser inconstitucional, deveria ter caráter meramente autorizativo.

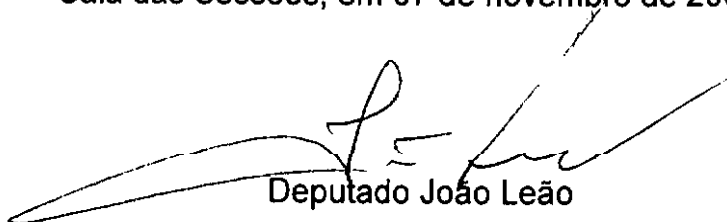
Por fim, o Projeto de Lei de Conversão anexo contempla, além da Emenda de nº 1, alterações na redação dos §§ 5º e 6º do art. 2º da Medida Provisória, decorrentes de acordo realizado em Plenário, modificando o período limite de prorrogação dos contratos de dragagem por resultado de cinco anos para um ano, como também estabelecendo que, em caso de contratação da dragagem por forma diversa da prevista no artigo, deverão ser respeitadas as regras da Lei nº 8.666, de 1993, além de limitar a contratação conjunta em até três portos.

## Conclusão

Por todo o exposto, votamos:

- pela admissibilidade da Medida Provisória nº 393, de 2007, encaminhada ao Congresso Nacional nos termos previstos pelo art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002-CN, por estarem indubitavelmente presentes os pressupostos de relevância e urgência e por não se constatar qualquer conflito com as vedações temáticas estatuídas pelo art. 62, § 1º, da Constituição;
- pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação orçamentária e financeira da MP nº 393/07;
- no mérito, pela sua aprovação, com as alterações já referidas, nos termos do Projeto de Lei de Conversão anexo;
- pela admissibilidade, por cumprirem os requisitos de constitucionalidade, juridicidade e adequação orçamentária e financeira, das Emendas de nºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11;
- no mérito, pela rejeição das Emendas de nºs 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11, em virtude das razões anteriormente apresentadas;
- no mérito, pela aprovação, nos termos do Projeto de Lei de Conversão anexo, da Emenda de nº 1.

Sala das Sessões, em 07 de novembro de 2007.



Deputado João Leão  
Relator

## PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 37 , DE 2007

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

O Congresso Nacional decreta:

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.

§ 2º Para fins desta Lei, 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 até três 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, uma única vez, por período de até um ano, 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, respeitadas as disposições da Lei nº 8.666, de 1993.

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

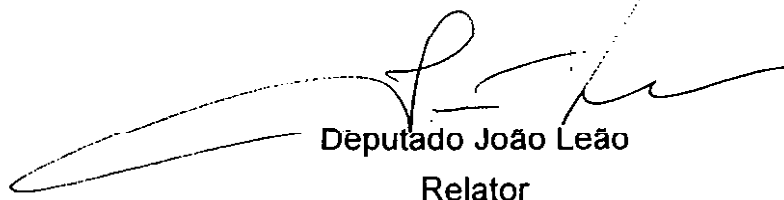
Art. 4º Cabe à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e ao Ministério dos Transportes estabelecer, nas respectivas áreas de atuação, as prioridades para dragagem de ampliação, fixar sua profundidade e demais condições, que devem constar do projeto básico da dragagem.

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 Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 07 de novembro de 2007.



Deputado João Leão  
Relator

## Consulta Tramitação das Proposições

Proposição: [MPV-393/2007](#)

**Autor:** Poder Executivo

**Data de Apresentação:** 20/09/2007

**Apreciação:** Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**Regime de tramitação:** Urgência

**Situação:** PLEN: Aguardando Encaminhamento; MESA: Aguardando Recebimento.

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

**Explicação da Ementa:** Estabelece critérios para contratação de obras e serviços de engenharia de "dragagem por resultado".

**Indexação:** Criação, Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária,, Secretaria Especial de Portos, Ministério dos Transportes, (DNT), obra pública, serviço de engenharia, dragagem, limpeza, desobstrução, porto, hidrovia, rio, lago, mar, baía, canal, melhoria, transporte aquaviário, acesso, atracação, navio, embarcação, licitação, contratação, empresa, prazo, contrato.

### Despacho:

4/10/2007 - Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência

- PLEN (PLEN )

[MSC 692/2007 \(Mensagem\) - Poder Executivo](#)

- MPV39307 (MPV39307)

[EMC 1/2007 MPV39307 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Duarte Nogueira](#)

[EMC 2/2007 MPV39307 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Alfredo Kaefer](#)

[EMC 3/2007 MPV39307 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Fernando de Fabinho](#)

[EMC 4/2007 MPV39307 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Beto Albuquerque](#)

[EMC 5/2007 MPV39307 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Fernando de Fabinho](#)

[EMC 6/2007 MPV39307 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - João Almeida](#)

[EMC 7/2007 MPV39307 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Sérgio Guerra](#)

[EMC 8/2007 MPV39307 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Zenaldo Coutinho](#)

[EMC 9/2007 MPV39307 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Beto Albuquerque](#)

[EMC 10/2007 MPV39307 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Beto Albuquerque](#)

[EMC 11/2007 MPV39307 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Luiz Sérgio](#)

### Legislação Citada

#### Parceres, Votos e Redação Final

- MPV39307 (MPV39307)

[PPP 1 MPV39307 \(Parecer Proferido em Plenário\) - João Leão](#)

[PPR 1 MPV39307 \(Parecer Reformulado de Plenário\) - João Leão](#)

[PPR 2 MPV39307 \(Parecer Reformulado de Plenário\) - João Leão](#)

#### Originadas

- PLEN (PLEN )

[PLV 37/2007 \(Projeto de Lei de Conversão\) - João Leão](#)

#### Última Ação:

8/11/2007 - PLENÁRIO (PLEN) - A Matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado. (MPV 393-B/07) (PLV 37/07).




Obs : o andamento da proposição fora desta Casa Legislativa não é tratado pelo sistema, devendo ser consultado nos órgãos respectivos.

Andamento:

20/9/2007

Poder Executivo (EXEC)

Publicação da Medida Provisória no Diário Oficial da União.

|            |  |
|------------|--|
| 20/09/2007 | <b>CONGRESSO NACIONAL (CN)</b><br>Prazo para Emendas: 21/09/2007 a 26/09/2007. Comissão Mista: 20/09/2007 a 03/10/2007. Câmara dos Deputados: 04/10/2007 a 17/10/2007. Senado Federal: 18/10/2007 a 31/10/2007. Retorno à Câmara dos Deputados (se houver): 01/11/2007 a 03/11/2007. Sobrestar Pauta: a partir de 04/11/2007. Congresso Nacional: 20/09/2007 a 18/11/2007. Prorrogação pelo Congresso Nacional: 19/11/2007 a 27/02/2008. |
| 4/10/2007  | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Apresentação da MSC 692/2007, do Poder Executivo, que "submete à deliberação do Congresso Nacional do texto da Medida Provisória nº 393, de 19 de setembro de 2007, que "Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária", e dá outras providências."    |
| 4/10/2007  | <b>Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)</b><br>Ofício nº 433, do Congresso Nacional, que encaminha o processado da Medida Provisória nº 393, de 2007, que "Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências. Informa, ainda, que à Medida foram oferecidas 11 (onze) emendas.                         |
| 4/10/2007  | <b>Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)</b><br>Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência    |
| 4/10/2007  | <b>Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)</b><br>Encaminhamento de Despacho de Distribuição à CCP para publicação.   |
| 5/10/2007  | <b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)</b><br>Encaminhada à publicação. Publicação Inicial no DCD de 6/10/2007.   |
| 8/10/2007  | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia por falta de "quorum". (Sessão Ordinária - 14:00).   |
| 8/10/2007  | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único. (Sessão Extraordinária - 17:05)  |
| 8/10/2007  | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 381-A/07, item 01 da pauta, com prazo encerrado.   |
| 9/10/2007  | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único.  |
| 9/10/2007  | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 385/07, item 02 da pauta, com prazo encerrado.   |
| 16/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único.  |
| 16/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.   |
| 17/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único.  |
| 17/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.   |

|            |  |
|------------|--|
| 23/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único. (Sessão Ordinária - 14:00)   |
| 23/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 387/07. item 02 da pauta, com prazo encerrado.   |
| 24/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único.  |
| 24/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Retirada de pauta, de ofício, por acordo dos Srs. Líderes.   |
| 25/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único. (Sessão Extraordinária - 12:00)  |
| 25/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Matéria não apreciada por falta de "quorum" (obstrução).   |
| 30/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Matéria sobre a mesa.  |
| 30/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Aprovado o Requerimento do Dep. José Carlos Aleluia, na qualidade de Líder do DEM, que solicita preferência para a apreciação do PLP 1-A/03, item 12 da pauta, como primeiro item da Ordem do Dia. |
| 30/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único.  |
| 30/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.   |
| 31/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único.  |
| 31/10/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Matéria não apreciada em face do encerramento da sessão.   |
| 1/11/2007  | <b>Presidência da Câmara dos Deputados (PRESI)</b><br>Designado Relator, Dep. João Leão (PP-BR), para proferir parecer a esta medida provisória e às 11 emendas apresentadas.  |
| 6/11/2007  | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único.  |
| 6/11/2007  | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 392/07. item 03 da pauta, com prazo encerrado.   |
| 7/11/2007  | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único.  |

|           |   |
|-----------|---|
| 7/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Parecer proferido em Plenário pelo Relator, Dep. João Leão (PP-BA), pela Comissão Mista, que conclui pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; e pela adequação financeira e orçamentária desta MPV e das Emendas de nºs 1 a 11; e, no mérito, pela aprovação desta MPV e das Emendas de nºs 1, 4, 5 a 7, 9 e 11, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado; e pela rejeição das Emendas de nºs 2, 3, 8 e 10. |
| 7/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Parecer reformulado de Plenário pelo Relator, Dep. João Leão (PP-BA), pela Comissão Mista, que conclui pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; e pela adequação financeira e orçamentária desta MPV e das Emendas de nºs 1 a 11; e, no mérito, pela aprovação desta MPV e rejeição das Emendas de nºs 1 a 11.   |
| 7/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Votação do Requerimento do Dep. Leonardo Vilela, na qualidade de Líder do PSDB, que solicita o adiamento da discussão por duas sessões.   |
| 7/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Encaminharam a Votação: Dep. Fernando Coruja (PPS-SC) e Dep. Duarte Nogueira (PSDB-SP).   |
| 7/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Retirado pelo Autor o Requerimento.   |
| 7/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Aprovado o Requerimento do Dep. Antônio Carlos Magalhães Neto, na qualidade de Líder do DEM, que solicita o adiamento da discussão por uma sessão.  |
| 7/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Adiada a discussão a requerimento de Deputado. (MPV 393-A/07)   |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discussão em turno único. (Sessão Extraordinária - 9:00)  |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Retirado pelo Autor o Requerimento do Dep. André de Paula, na qualidade de Líder do DEM, que solicita a retirada de pauta desta MPV.  |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Retirado pelo Autor o Requerimento do Dep. Antonio Carlos Magalhães Neto, na qualidade de Líder do DEM, que solicita discussão por grupo de artigos.  |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Discutiram a Matéria: Dep. Waldir Neves (PSDB-MS), Dep. Dr. Ubiali (PSB-SP) e Dep. Vicentinho (PT-SP).  |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Parecer reformulado de Plenário pelo Relator, Dep. João Leão (PP-BA), pela Comissão Mista, que conclui pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; e pela adequação financeira e orçamentária desta MPV e das Emendas de nºs 1 a 11; e, no mérito, pela aprovação desta MPV e da Emenda nº 1, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado; e pela rejeição das Emendas de nºs 2 a 11.                             |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Encerrada a discussão.  |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Prejudicado o Requerimento de Srs. Líderes que solicita o encerramento da discussão.  |

|           |   |
|-----------|---|
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Retirado pelo Autor, o Requerimento do Dep. Leonardo Vilela, na qualidade de Líder do PSDB, que solicita o adiamento da votação por duas sessões.   |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Votação preliminar em turno único.  |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Aprovado, em apreciação preliminar, o Parecer do Relator, na parte em que manifesta opinião favorável quanto ao atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência e de sua adequação financeira e orçamentária, nos termos do artigo 8º da Resolução nº 01, de 2002-CN. |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Votação, quanto ao mérito, em turno único.  |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Retirados os Requerimentos de Destaque, da Bancada do PSDB, para votação em separado das Emendas de nºs 1, 6 e 8.   |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Aprovada a Medida Provisória nº 393, de 2007, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 37, de 2007.   |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Votação da Redação Final.   |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>Aprovada a Redação Final assinada pelo Relator, Dep. João Leão (PP-BA).   |
| 8/11/2007 | <b>PLENÁRIO (PLEN)</b><br>A Matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado. (MPV 393-B/07) (PLV 37/07).  |

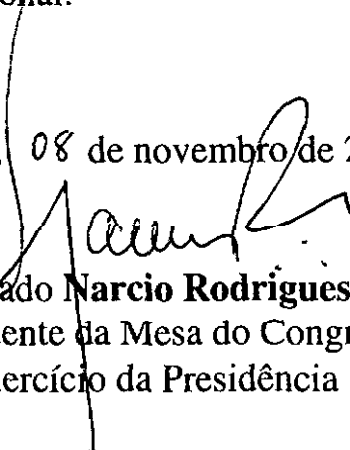
Cadastrar para Acompanhamento

**Nova Pesquisa**

**ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO  
CONGRESSO NACIONAL Nº 66, DE 2007**

**O Presidente da Mesa do Congresso Nacional**, cumprindo o que dispõe o § 1º do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002-CN, faz saber que, nos termos do § 7º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001, a **Medida Provisória nº 393, de 19 de setembro de 2007**, que “Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências”, terá sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias, a partir de 19 de novembro de 2007, tendo em vista que sua votação não foi encerrada nas duas Casas do Congresso Nacional.

Congresso Nacional, 08 de novembro de 2007.

  
Deputado **Narcio Rodrigues**  
Primeiro Vice-Presidente da Mesa do Congresso Nacional,  
no exercício da Presidência

## LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

### LEI Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993

#### Mensagem de veto

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

.....  
Art. 56. A critério da autoridade competente, em cada caso, e desde que prevista no instrumento convocatório, poderá ser exigida prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e compras.

§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia: (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)

I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, devendo estes ter sido emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Fazenda; (Redação dada pela Lei nº 11.079, de 2004)

II - seguro-garantia; (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)

III - fiança bancária. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 8.6.94)

§ 2º A garantia a que se refere o caput deste artigo não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no parágrafo 3º deste artigo. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)

§ 3º Para obras, serviços e fornecimentos de grande vulto envolvendo alta complexidade técnica e riscos financeiros consideráveis, demonstrados através de parecer tecnicamente aprovado pela autoridade competente, o limite de garantia previsto no parágrafo anterior poderá ser elevado para até dez por cento do valor do contrato. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)

§ 4º A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente.

§ 5º Nos casos de contratos que importem na entrega de bens pela Administração, dos quais o contratado ficará depositário, ao valor da garantia deverá ser acrescido o valor desses bens.

### LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997.

Vide Decreto nº 2.256, de 17.6.1997

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

#### Mensagem de veto

.....  
Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 15/11/2007.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

**(OS:16865/2007)**