



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**MEDIDA PROVISÓRIA**  
**N.º 393, DE 2007**  
**(Do Poder Executivo)**

**Mensagem nº 692/2007**  
**Aviso nº 949/2007 – C. Civil**

Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências. Pendente de parecer da Comissão Mista.

**DESPACHO:**  
**PUBLIQUE-SE. SUBMETA-SE AO PLENÁRIO.**

**S U M Á R I O**

I – Medida inicial

II – Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (11)

**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.

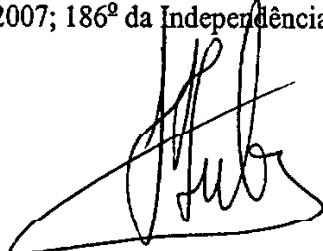
Art. 4º Cabe à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e ao Ministério dos Transportes estabelecer, nas respectivas áreas de atuação, as prioridades para dragagem de ampliação, fixar sua profundidade e demais condições, que devem constar do projeto básico da dragagem.

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.



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 esse 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 fundeo, 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 consequente redução de custos está previsto nos arts. 3º e 5º dessa proposta, nos quais se define que (i) para a execução das obras e serviços de dragagem poderão ser contratadas empresas nacionais ou estrangeiras, por meio de licitação internacional; e (ii) as embarcações destinadas à dragagem não estão sujeitas ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, respectivamente. Ou seja, ao afastar a aplicação às embarcações destinadas à execução das respectivas obras e serviços dos dispositivos da referida Lei, ao mesmo tempo viabiliza-se a participação nas licitações de empresas estrangeiras, bem assim a redução dos custos de dragagem, contribuindo assim esse novo regramento para a eficácia da gestão portuária e hidroviária.

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

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

Respeitosamente,

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

Ofício nº 433 (CN)

Brasília, em 04 de outubro de 2007.

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado Arlindo Chinaglia  
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 393, de 2007, que “Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências.”

À Medida foram oferecidas 11 (onze) emendas e a Comissão Mista referida no **caput** do art. 2º da Resolução nº 1 de 2002-CN não se instalou.

Atenciosamente,

Senador Renan Calheiros  
Presidente

**CONGRESSO NACIONAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE COMISSÕES  
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS**

EMENDAS APRESENTADAS PERANTE A COMISSÃO MISTA  
DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 393, DE 2007, QUE " INSTITUI O PROGRAMA NACIONAL  
DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA, E DÁ OUTRAS  
PROVIDÊNCIAS" :

<b>CONGRESSISTAS</b>	<b>EMENDAS</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 <b>Medida Provisória n.º 393, de 19 de setembro de 2007</b>
--	---

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

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

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Suprime-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 finalísticamente 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.

*[Assinatura]*  
PARLAMENTAR

Deputado DUARTE NOGUEIRA

**MPV 393/07**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**00002**

data	proposição <b>Emenda à Medida Provisória nº 393/2007</b>				
Autor <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
<p>Acrescente-se, ao artigo 1º do Medida Provisória nº 393/2007, que passa a vigorar o seguintes incisos :</p> <p>Art. 1º .....</p> <p>I - .....</p> <p>II - .....</p> <p>III - .....</p> <p>IV - .....</p> <p>V – consideram-se como áreas prioritárias para despejo de material dragado , ás áreas de recuperação da orla marítima, em especial as praias e balneários marinhos, lacustres ou fluviais. Observada as características ambientais do material dragado.</p> <p>VI – para a recuperacão ambiental das praias e balneários marinhos, lacustres e fluviais, é vedado a utilização de material contaminado, de acordo com as normas ambientais vigentes.</p> <p style="text-align: center;"><b>JUSTIFICAÇÃO</b></p> <p>Os constantes acréscimos e variações do nível dos mares, especialmente devido ao aquecimento global, têm 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Sessão Plenária, em de setembro de 2007.</p> <p style="text-align: right;">Deputado Alfredo Kaefer</p>					

**MPV 393/07**

**00003**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>data</b>	<b>proposição</b>
	<b>Medida Provisória nº 393/07</b>

<b>autor</b>	<b>Nº do prontuário</b>
<b>Deputado FERNANDO DE FÁBIANO</b>	

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

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>alínea</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>				

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

"Art. 2º.....

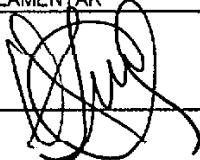
.....  
§ 5º Os contratos firmados na forma do Caput deverão estabelecer tempo limite para o início e a conclusão das obras de manutenção de dragagem.  
....."

**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."

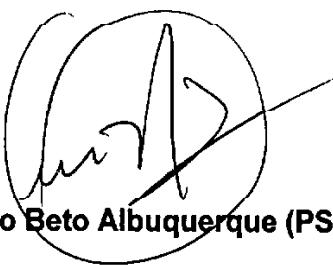
**JUSTIFICAÇÃO**

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.



Deputado Beto Albuquerque (PSB/RS)

**MPV 393/07**

**00005**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>data</b>	<b>proposição</b>
	<b>Medida Provisória nº 393/07</b>

<b>autor</b>	<b>Nº do prontuário</b>
<b>Deputado FERNANDO DE FABIANO</b>	

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

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>alínea</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>				

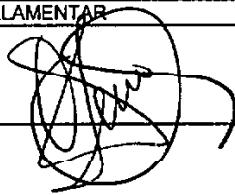
Suprime-se do art. 3º da MP 393/07, a seguinte expressão: “ou estrangeiras, por meio de licitação internacional.”.

**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**



**MPV 393/07**

**00006**

## **APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

data 26/09/07	Proposição <b>Medida Provisória nº 393, de 2007</b>			
Autor <b>João Almeida</b>		nº do prontuário 198		
<input type="checkbox"/> 1. Supressiva <input type="checkbox"/> 2. substitutiva <input checked="" type="checkbox"/> 3. modificativa <input type="checkbox"/> 4. aditiva <input type="checkbox"/> 5. Substitutivo global				
Página 01	Art. 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.

**PARLAMENTAR**

*Sóto Almeida*

**MPV 393/07**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**00007**

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

<b>Autor</b>	<b>nº do prontuário</b>
<i>SENADOR: SÉRGIO GUERRA</i>	

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

<b>Página</b>	<b>Art. 3º</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
---------------	--------------------	------------------	---------------	---------------

**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**

**00008**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 393/2007**

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.”

**J U S T I F I C A T I V A**

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, extraíndo 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.....

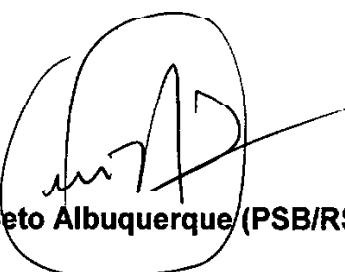
Parágrafo único. Aplica-se às embarcações destinadas à dragagem portuária a isenção do imposto a que se refere o art. 172, do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, com a redação dada pelo art. 1º, do Decreto nº 5.268, de 9 de novembro de 2004."

**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, consequentemente, 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.

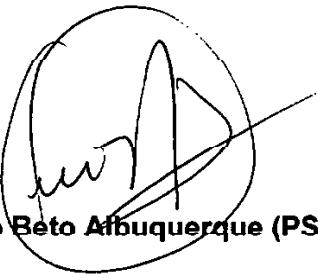
Nesse sentido, não basta atuar na fiscalização da alocação dos recursos arrecadados, mas de nortear o que deve ser cobrado, a composição de cada item de custo e limites aceitáveis do custo da administração geral, tornando a competição entre portos mais real e menos assentada em verbas públicas de fundos 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.



Deputado Beto Albuquerque (PSB/RS)

**MPV - 393/07**

**00011**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

Data 25/09/2007	Proposição <b>Medida Provisória nº 393 de 19 de setembro de 2007</b>		
Autor <b>DEPUTADO LUIZ SÉRGIO</b>		Nº Prontuário <b>313</b>	
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 1/3	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alema
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>				
Adite-se onde couber na MP-393 de 19 de setembro de 2007, os seguintes artigos, renumerando-se o artigo subsequente:				
<p><b>Art 7º.</b> O Art. 31 da Lei n.º 9.636, de 15 de maio de 1998, passa a vigorar com as seguintes alterações:</p> <p>"Art. 31-</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>§ 3º Sem prejuízo do disposto no § 4º deste artigo, é vedada ao beneficiário a possibilidade de alienar o imóvel recebido em doação, exceto:</p> <p>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 e/ou municipal; ou</p> <p>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)</p> <p><b>Art 8º.</b> 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.</p>				

**Art 9º.** 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.

§ 1º. 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).

§ 2º. 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.

§ 3º. 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.

§ 4º. A União realizará a doação ou a transferência dos direitos referidos no § 1º 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.

§ 5º. 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, Rotterdam, 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.

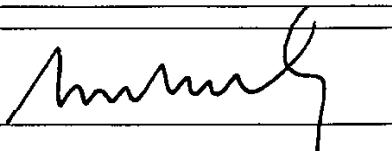
Na realidade não se trata de doação da União. A União estará devolvendo às cidades o patrimônio que utilizou na exploração econômica dos portos. É um ato de justiça.

Os projetos de revitalização de zonas portuárias, além de exigirem participação pública e privada, conforme demonstrado em cidades de outros países (Lisboa, Buenos Aires, Rotterdam, 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



**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**LEI N° 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993**

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

**CAPÍTULO III  
DOS CONTRATOS**

**Seção I  
Disposições Preliminares**

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, 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;

\*Inciso com redação dada pela Lei nº 11.079, de 30/12/2004.

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 § 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.

Art. 57. A duração dos contratos regidos por esta Lei ficará adstrita à vigência dos respectivos créditos orçamentários, exceto quanto aos relativos:

I - aos projetos cujos produtos estejam contemplados nas metas estabelecidas no Plano Plurianual, os quais poderão ser prorrogados se houver interesse da Administração e desde que isso tenha sido previsto no ato convocatório;

II - a prestação de serviços a serem executados de forma contínua, que poderão ter a sua duração prorrogada por iguais e sucessivos períodos com vistas a obtenção de preços e condições mais vantajosas para a Administração, limitada a sessenta meses.

\**Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998.*

III - (VETADO na Lei nº 8.883, de 8/6/1994)

IV - ao aluguel de equipamentos à utilização de programas de informática, podendo a duração estender-se pelo prazo de até 48 (quarenta e oito) meses após o início da vigência do contrato.

§ 1º Os prazos de início de etapas de execução, de conclusão e de entrega admitem prorrogação, mantidas as demais cláusulas do contrato e assegurada a manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro, desde que ocorra algum dos seguintes motivos, devidamente autuados em processo:

I - alteração do projeto ou especificações, pela Administração;

II - superveniência de fato excepcional ou imprevisível, estranho à vontade das partes, que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato;

III - interrupção da execução do contrato ou diminuição do ritmo de trabalho por ordem e no interesse da Administração;

IV - aumento das quantidades inicialmente previstas no contrato, nos limites permitidos por esta lei;

V - impedimento de execução por fato ou ato de terceiro reconhecido pela Administração em documento contemporâneo à sua ocorrência;

VI - omissão ou atraso de providências a cargo da Administração, inclusive quanto aos pagamentos previstos de que resulte, diretamente, impedimento ou retardamento na execução do contrato, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis aos responsáveis.

§ 2º Toda prorrogação de prazo deverá ser justificada por escrito e previamente, autorizada pela autoridade competente para celebrar o contrato.

§ 3º É vedado o contrato com prazo de vigência indeterminado.

§ 4º Em caráter excepcional, devidamente justificado e mediante autorização da autoridade superior, o prazo de que trata o inciso II do *caput* deste artigo poderá ser prorrogado em até doze meses.

\**Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998.*

---

---

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

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

## CAPÍTULO I DO ÂMBITO DA APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei se aplica:

- I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;
- II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;
- III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.

*Parágrafo único.* Excetuam-se do disposto neste artigo:

- I - os navios de guerra e de Estado que não sejam empregados em atividades comerciais;
- II - as embarcações de esporte e recreio;
- III - as embarcações de turismo;
- IV - as embarcações de pesca;
- V - as embarcações de pesquisa.

## CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

- I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;
- II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;
- III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;
- IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, presta a embarcação para sua exploração comercial;
- V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;
- VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;
- VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;
- VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;
- IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;
- X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;
- XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

.....

.....