

Em defesa da estabilidade contratual

A ABTP vem defendendo, pública e insistentemente, o respeito aos contratos de arrendamento e de adesão vigentes no setor portuário, por se tratar de instrumentos concebidos segundo os princípios da legislação em vigor (Lei nº 8.630) e firmados legitimamente entre o poder concedente governo federal e as empresas titulares de terminais portuários. Por isso, a posição da entidade é de veemente rejeição aos dispositivos de resoluções recentes da Antaq que alteram unilateralmente esses contratos, notadamente as de nº 55 e 274, às quais veio recentemente se somar a 415.

A pretexto de defender pequenos usuários de portos, promover a racionalização do uso da estrutura logística e dar maior flexibilidade aos contratos propósitos aparentemente dignos e compatíveis com o interesse público a Antaq almeja na verdade ampliar sua esfera de poder, substituindo o poder legislativo na tarefa de estabelecer o marco regulatório do setor portuário. E o pior, pretende dar efeito retroativo às suas normas, o que é expressamente vedado pela Constituição brasileira. Exercer um poder ilimitado, extrapolando sua competência regulatória, é o que parece pretender a agência reguladora do transporte aquaviário.

A alteração unilateral de qualquer cláusula dos contratos de adesão envolvendo direitos ou deveres das partes envolvidas, além de inconstitucional, provocaria inevitável impacto no equilíbrio desses contratos. Vejamos a cláusula relativa à movimentação de cargas de terceiros, uma das que a Antaq pretende modificar: concebido como um direito pela Lei nº 8.630 e respaldado pelos princípios constitucionais do Direito

Privado, esse dispositivo tem como finalidades melhorar o aproveitamento econômico de terminais portuários de uso privativo, originalmente construídos por empresas para movimentar carga própria, e possibilitar o desafogo dos terminais públicos, que anteriormente à lei eram responsáveis exclusivos pelo atendimento aos usuários de pequeno porte.

Com base no direito de movimentar cargas de terceiros os terminais privativos realizaram investimentos e reorganizaram seus processos logísticos. Se convertido numa obrigação, como quer a Antaq, o referido dispositivo não apenas comprometeria seriamente a primeira finalidade como poria em risco a própria operacionalidade do terminal. Se há pequenos exportadores desatendidos e os terminais privativos não têm capacidade para absorver essa demanda qualquer especialista em logística sabe que eventuais disponibilidades sazonais não servem como indicadores de ociosidade resta ao poder concedente acionar suas controladas, as Companhias Docas, para arrendar as áreas portuárias ainda disponíveis e ociosas, permitindo a instalação de novos terminais.

Sob a alegação de dar flexibilidade aos contratos, a Antaq também pretende transformar prazos de 25 anos, prorrogáveis por igual período, em prazos "indeterminados". O que a agência não revela quando apresenta esse argumento é que estaria substituindo os contratos de adesão firmados entre os terminais e o Ministério dos Transportes por autorizações de caráter precário e discricionário, revogáveis a

qualquer tempo, emitidas por ela própria. Aceitar isso seria institucionalizar a unilateralidade que a Antaq já vem há algum tempo tentando impor a empresas que investiram na construção de seus próprios terminais e que arcam com todos os riscos econômicos inerentes à atividade.

Há cerca de dois meses a agência editou a resolução nº 415, que determina às Companhias Docas o estabelecimento de cotas e tarifas para a movimentação de cargas de terceiros em terminais privativos. A aberração jurídica que essa medida representa é equivalente a se querer obrigar um ônibus particular de empresa a embarcar, além dos seus próprios funcionários, uma cota de passageiros comuns eventualmente interessados no mesmo trajeto.

Finalmente a agência alega que a resistência dos terminais portuários e de sua entidade representativa a ABTP às alterações contratuais pretendidas pelas resoluções 55, 274 e 415, encobre o interesse em evitar fiscalização. Ora, na condição de atividade exercida sob concessão ou autorização do poder público, o setor portuário é fiscalizado por órgãos de nada menos do que dez Ministérios. O que vigora nos portos é justamente o excesso de fiscais, os quais, por não atuarem de forma harmônica, acabam aumentando o tempo improdutivo nas operações de carga e descarga de mercadorias, muitas vezes com prejuízo direto para os terminais.