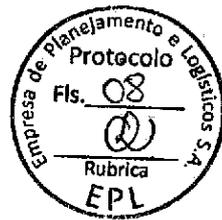




Projeto PNUD – BRA/13/013  
Proposição de modelos de gestão da melhora de eficiência  
econômica, social e ambiental para o planejamento do sistema de  
transportes brasileiro



0039526



## **PRODUTO 1 – RELATÓRIO INICIAL (*INCEPTION REPORT*)**

Documento Técnico contendo o contexto em que o trabalho será realizado, a descrição das atividades de análise, os meios de obtenção dos dados e a sistemática preliminar a ser adotada.

Conrado da Silveira Frezza  
Advogado especialista em auditoria e *due diligence* legal

**Abril**

**2017**

## SUMÁRIO

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO .....	3
2. DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES .....	3
2.1. Atividades previstas na Etapa I.....	3
2.2. Atividades previstas na Etapa II .....	5
3. METODOLOGIA DE DESENVOLVIMENTO .....	5
3.1. Metodologia para a Etapa I.....	5
3.1.1. Legislação aplicável e instituições do setor portuário.....	5
3.1.2. Natureza jurídica do arrendamento portuário e seus reflexos para o Relatório <i>Due Diligence</i> .....	15
3.1.3. Meios de obtenção dos dados .....	18
3.1.4. Critérios para análise de riscos .....	18
3.1.5. Estrutura do Relatório <i>Due Diligence</i> portuário.....	20
3.1.6. Cronograma de desenvolvimento das atividades .....	20
3.2. Metodologia para a Etapa II.....	23
4. ANÁLISE DE RISCOS NO DESENVOLVIMENTO DOS ESTUDOS .....	23
5. RECOMENDAÇÕES .....	24
6. REFERÊNCIAS .....	24
Apêndice – Modelo de questionário a ser dirigido às administrações portuárias, à ANTAQ e ao poder concedente .....	27



## 1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO

Esta consultoria está inserida no contexto do Projeto de Cooperação Técnica Internacional BRA 13/013, firmado entre o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD e a Empresa de Planejamento e Logística – EPL, com o objetivo dotar a EPL de instrumentos técnicos para a melhoria do planejamento e da gestão dos transportes no Brasil.

Os trabalhos consistem na realização de estudos de caso em terminais portuários arrendáveis em portos públicos, bem como no desenvolvimento de metodologia para a elaboração desses estudos, visando a transferência à EPL dos conhecimentos adquiridos durante o desenvolvimento das atividades.

Uma equipe de consultores com diferentes especializações trabalhará em conjunto para a realização dos trabalhos, visando contemplar todos os aspectos a serem observados nos estudos de caso, com vistas a atualização de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEAs em terminais portuários arrendáveis. Posteriormente, será elaborada metodologia com o objetivo de repassar aos quadros técnicos da EPL o *modus operandi* adotado para a consecução da consultoria, de forma a perenizar a *expertise* requerida. Tal inteligência, consubstanciada na metodologia a ser construída e nos casos práticos apresentados (no formato *case study*), deverá permitir à empresa a adoção de ações mais apropriadas em projetos futuros.

As atividades a serem desenvolvidas por este consultor consistem na realização de auditoria e *due diligence* legal dos terminais portuários em questão, bem como da metodologia correspondente para transferência de conhecimento à EPL. Desse modo, o presente Relatório Inicial (*inception report*) visa apresentar o contexto em que o trabalho será realizado, a descrição das atividades de análise a serem realizadas e seu encadeamento, os meios de obtenção dos dados e a sistemática preliminar a ser adotada nos trabalhos.

## 2. DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES

Conforme definido no Edital nº 008/2016, as atividades previstas serão realizadas conforme a metodologia estabelecida neste Relatório Inicial e estão divididas em duas etapas, especificadas nos tópicos a seguir.

### 2.1. Atividades previstas na Etapa I

A Etapa I consistirá na apresentação de um “Relatório de Auditoria e *Due Diligence* Legal” – abreviado neste documento como “Relatório *Due Diligence*” – para cada um dos 15 (quinze) casos práticos de terminais portuários a serem delegados por meio de arrendamento, que serão definidos ao longo do período da consultoria.

O Relatório *Due Diligence* terá como escopo a obtenção de melhor entendimento das nuances legais que poderão surgir no horizonte do processo de estruturação de projetos. Serão analisadas as restrições que possam afetar o futuro arrendamento, bem como as contingências legais relacionadas a operações e ativos.

Nesta etapa, será realizado levantamento e análise dos aspectos jurídicos e regulatórios da situação dos terminais indicados, incluindo todos os aspectos relevantes para o processo de

arrendamento, abrangendo os campos cível, fiscal e tributário, trabalhista, imobiliário, urbanístico, ambiental, penal, comercial e societário, concorrencial, regulatório em geral, administrativo, contratuais, de propriedade intelectual e operacional, contenciosas ou não.

Desse modo, o Relatório *Due Diligence* auxiliará a identificação geral da situação jurídica, econômica e regulatória do terminal e contemplará aspectos que levem à identificação:

I. dos níveis de riscos jurídicos e regulatórios aos quais o terminal e as suas infraestrutura e operação estejam submetidos;

II. dos passivos econômico-financeiros e jurídicos aos quais o terminal e as suas infraestrutura e operação estejam submetidos;

III. de aspectos que possam afetar os valores envolvidos em arrendamento futuro do terminal sob análise;

IV. de aspectos que possam alterar a percepção de risco de negócio por eventuais interessados em arrendar o terminal portuário.

O Relatório *Due Diligence* considerará as relações da arrendatária atual do terminal portuário e a governança das relações que possam ser relevantes para os terminais analisado, entre ela e outros atores, por exemplo:

a) a autoridade portuária;

b) o OGMO;

c) os colaboradores e prestadores de serviços no terminal;

d) os demais arrendatários do porto;

e) o Município em que se situe o terminal e o porto;

f) os Municípios afetados pela operação portuária;

g) o Estado em que se situe o porto;

h) a Secretaria de Portos do Ministério dos Transportes;

i) a Agência Nacional de Transporte Aquaviário;

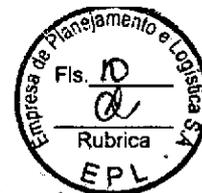
j) os órgãos licenciadores – ambientais, aduaneiro, autoridade marítima e outros;

k) outros entre públicos, como o Ministério Público;

l) os transportadores de carga, rodoviários, ferroviários e aquáticos;

m) os parceiros comerciais em geral;

n) outros players e stakeholders;



Também serão consideradas: a) as características da região portuária; b) as vocações dos terminais portuários; c) a competição intra-porto; d) a competição entre portos; e) quaisquer restrições existentes; f) outros aspectos relevantes para análise da situação jurídico-econômica, do risco do negócio e da precificação dos ativos portuários;

A elaboração de cada Relatório *Due Diligence* implicará participação em reuniões de apoio às equipes técnicas da EPL e qualquer outra atividade que possa colaborar com o alcance do objeto desta consultoria.

Após a apresentação dos Relatórios *Due Diligence* para todas as áreas indicadas, será elaborado Relatório Final de Atividades, indicando as ações realizadas e os resultados obtidos.

## **2.2. Atividades previstas na Etapa II**

A Etapa II prevê a produção da metodologia para transferência de conhecimento à EPL, considerando o conhecimento obtido com base nos trabalhos desenvolvidos. O resultado final deverá ser apresentado por meio do detalhamento do *modus operandi* utilizado para a produção dos resultados finais apresentados pelo consultor, devendo também:

- I. Construir metodologia de obtenção de dados e análise de aspectos jurídicos e regulatórios relevantes da situação de terminais portuários em portos públicos, incluindo, mas não se restringindo, aos campos cível, fiscal e tributário, trabalhista, imobiliário, urbanístico, ambiental, penal, comercial e societário, concorrencial, regulatório em geral, administrativo, contratuais, de propriedade intelectual e operacional, contenciosas ou não, e outros; e
- II. Consolidar todos os passos necessários à consecução do resultado final esperado de auditoria e *due diligence* legal para terminais portuários com vistas aos seus arrendamentos.

## **3. METODOLOGIA DE DESENVOLVIMENTO**

### **3.1. Metodologia para a Etapa I**

Nos tópicos a seguir apresenta-se a metodologia de elaboração da Etapa I. Aborda-se, inicialmente, a legislação aplicável e as instituições do setor portuário. Posteriormente, passa-se à análise da natureza jurídica do arrendamento portuário e seus reflexos para o Relatório *Due Diligence*, os meios de obtenção dos dados a serem utilizados, os critérios para análise de riscos, a estrutura do Relatório *Due Diligence* portuário e, por fim, o cronograma de desenvolvimento das atividades.

#### **3.1.1. Legislação aplicável e instituições do setor portuário**

O Relatório *Due Diligence* para arrendamento portuário é um documento complexo, que abrange uma série de normas e instituições intervenientes. Além das questões específicas do setor portuário, diversas áreas do Direito devem ser consideradas, a depender de cada situação, para que se possa identificar os eventuais entraves para a licitação da área, bem como aspectos que possam influenciar a precificação dos ativos e sinalizar riscos existentes no negócio. No que diz respeito às instituições e às relações de governança do setor, são de

importância primordial as administrações portuárias, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e o poder concedente, anteriormente representado pela Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR e atualmente pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA. Neste tópico, são elencados os principais entes do setor e as normas que compõem o marco regulatório portuário, sem ignorar, todavia, a existência de uma infinidade de outras instituições e normas referentes aos demais campos do Direito, cuja menção seria demasiadamente ampla e extrapolaria os objetivos desta metodologia.

O marco regulatório do setor portuário passou por diversas modificações nas últimas décadas, com destaque para a edição da Lei nº 8.630/1993 (BRASIL, 1993a) – Lei de Modernização dos Portos, que introduziu significativas mudanças no setor, especialmente no que diz respeito ao uso e à administração dos portos, à movimentação de carga e aos contratos de arrendamento (NETO & LEITE, 2003). Oliveira (2007) e Junqueira (2002) debatem o contexto de elaboração da norma e identificam algumas de suas principais contribuições. Já Oliveira e Mattos (1998) traçam um comparativo das principais mudanças do que ele chama de “sistema pré-1990” e “sistema pós-1990”: por meio da Lei nº 8.630/1993 (BRASIL, 1993a), praticamente todos os serviços e estruturas até então operadas pelo governo – seja federal, estadual ou municipal – foram privatizados por contratos ou arrendamentos, ficando o governo apenas com a administração em si e com papel de autoridade portuária.

Após a edição da Lei nº 8.630/1993 (BRASIL, 1993a), entrou em vigor a Lei Geral de Concessões – Lei nº 8.987/1995 e, posteriormente, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (BRASIL, 2001), que fixou as diretrizes gerais para os transportes terrestre e aquaviário, bem como deu origem a agências reguladoras responsáveis por esses setores, inclusive à ANTAQ, entidade responsável pela regulação do transporte aquaviário.

Mais recentemente, com a edição da Medida Provisória nº 595/2012 (BRASIL, 2012), posteriormente convertida na Lei nº 12.815/2013 – nova Lei dos Portos (BRASIL, 2013b), e regulamentada pelo Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), foi estabelecido o novo marco regulatório do setor portuário, com o objetivo de proporcionar agilidade e modernizar o setor, reduzindo os custos das transações. Vale notar que, além das disposições constantes na referida Lei, conforme disposto no seu art. 66, aplica-se subsidiariamente às licitações de arrendamento de instalação portuária o disposto na Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, sobre Regime Diferenciado de Contratação – RDC, e nas já mencionadas Lei nº 8.987/1995 (Lei Geral de Concessões de Serviços Públicos), e nº 8.666/1993 (BRASIL, 1993b) (Lei Geral de Licitações).

Uma característica importante dos arrendamentos portuários, já existente desde o marco regulatório anterior, diz respeito a existência de bens reversíveis – característica das concessões de serviços públicos. A regra segundo a qual os bens afetos à exploração do terminal serão revertidos ao poder público ao final do arrendamento, prevista no art. 5º, § 2º, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), é fundamental no que concerne o levantamento dos ativos da área em questão. Além disso, destaca-se do Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), entre outras questões, os limites quanto da vigência de contratos de arrendamento portuário que, conforme o seu art. 19, terão prazo de até vinte e cinco anos, prorrogável uma única vez, por período não superior ao originalmente contratado, a critério do poder concedente. Esses aspectos são fundamentais para a elaboração dos Relatórios *Due Diligence*, uma vez que é preciso verificar a possibilidade de permanência do atual arrendatário nas áreas



objeto de estudo, com base nos prazos máximos de vigência permitidos na legislação, bem como se existem questões jurídicas envolvendo os bens reversíveis.

O marco legal portuário é constituído, ainda, por uma série de resoluções da ANTAQ e de portarias do poder concedente. Entre essas normas infra legais, vale mencionar aquelas que são de maior relevância para as análises do Relatório *Due Diligence*.

Nesse sentido, uma norma que estabelece regras quanto à possibilidade de permanência da arrendatária na área explorada é Resolução ANTAQ nº 7, de 30 de maio de 2016 (BRASIL, XX), que substituiu a Resolução ANTAQ nº 2240, de 4 de outubro de 2011 (BRASIL, 2011). No art. 46 da norma em questão, é prevista a possibilidade de celebração de contrato de transição com a administração do porto, mediante prévia autorização da ANTAQ. A norma em questão dispõe ainda sobre diversos temas relacionados aos arrendamentos portuários, o que a torna fundamental para as análises a serem realizadas no Relatório *Due Diligence*.

Outra situação que pode representar risco à licitação é a possibilidade de extensão de prazo do contrato da arrendatária atual como forma de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro. Nesse aspecto, é importante considerar a Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015, que estabelece regras e procedimentos para a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamentos de instalações portuárias. Esse tema também é tratado na Resolução Antaq nº 3220, de 8 de janeiro de 2014 (BRASIL, 2014f), que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.

Diversas situações podem gerar pedidos de recomposição de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, trazendo riscos para a nova licitação, como a realização de investimentos não amortizados pela arrendatária atual. O art. 4º da Portaria SEP/PR nº 499/2015 estabelece o seguinte rol exemplificativo de possíveis fatos geradores de desequilíbrio contratual: impactos na equação econômico-financeira advindos da alteração na matriz de riscos contratual; materialização de riscos expressamente assumidos pelo poder concedente; descumprimento de obrigações contratuais pela arrendatária com impactos para a equação econômico-financeira contratual; determinação ou autorização de investimentos ou de prestação de serviços de interesse público não previstos originalmente em contrato, inclusive fora da área arrendada; impactos na equação econômico-financeira advindos de prorrogação contratual; impactos na equação econômico-financeira advindos de unificação contratual; e impactos na equação econômico-financeira advindos de modificação da área arrendada não prevista originalmente em contrato.

Em relação à análise de aspectos ambientais<sup>1</sup>, destaca-se que, assim como todos os demais empreendimentos com potencial de gerar danos ao meio ambiente, os arrendamentos portuários devem passar por um processo de licenciamento, que é um dos instrumentos de gestão estabelecidos pela Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, a chamada Lei da Política Nacional do Meio Ambiente.

<sup>1</sup> Ressalta-se que equipe da EPL será a responsável pela elaboração dos estudos na área ambiental, que serão considerados na análise de riscos do Relatório *Due Diligence*.

Segundo o art. 1º, I, da Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1997, do CONAMA, licenciamento ambiental é o procedimento administrativo realizado pelo órgão ambiental competente, para licenciar localização, instalação, ampliação e a operação de atividades que utilizam recursos ambientais, que sejam potencialmente poluidoras ou que possam causar degradação ambiental.

No processo de licenciamento são avaliados impactos causados pelo empreendimento, como a capacidade de gerar líquidos poluentes, emissões atmosféricas, resíduos sólidos, ruídos, assim como o potencial de risco – quando há possibilidade, por exemplo, de explosões e incêndios.

Ressalta-se que as licenças ambientais estabelecem as condições para que a atividade ou o empreendimento cause o menor impacto possível ao meio ambiente. Por isso, qualquer alteração deve ser submetida a novo licenciamento, com a solicitação de Licença Prévia.

O art. 8º da Resolução CONAMA nº 237/1997, define as três etapas do licenciamento ambiental, nos seguintes termos:

Art. 8º - O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças:

I - **Licença Prévia (LP)** - concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação;

II - **Licença de Instalação (LI)** - autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante;

III - **Licença de Operação (LO)** - autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação.

Parágrafo único - As licenças ambientais poderão ser expedidas isolada ou sucessivamente, de acordo com a natureza, características e fase do empreendimento ou atividade. (grifos nossos)

Assim, basicamente, a Licença Prévia é aquela a ser solicitada na fase de planejamento da implantação, alteração ou ampliação do empreendimento, permitindo a aprovação da viabilidade ambiental do empreendimento, mas não autorizando o início das obras. Já a licença de instalação é aquela que, após atendidas as condições da Licença Prévia, aprova os projetos e autoriza o início do empreendimento. Por fim, a Licença de Operação, concedida depois de atendidas as condições da Licença de Instalação, autoriza o início do funcionamento do empreendimento.

Antes de iniciar essa análise, porém, é necessário identificar qual é a instituição responsável por conduzir o processo de licenciamento, que poderá ser o IBAMA ou o Órgão Estadual de Meio Ambiente – OEMA. Somente então será elaborado o termo de referência que, após ser submetido a audiência pública, servirá de base para a elaboração dos estudos que subsidiarão a análise da Licença Prévia e, posteriormente, das Licenças de Instalação e de Operação.

A Figura 1, elaborada pela ANTAQ, indica as etapas necessárias ao processo de licenciamento ambiental para arrendamentos portuários.

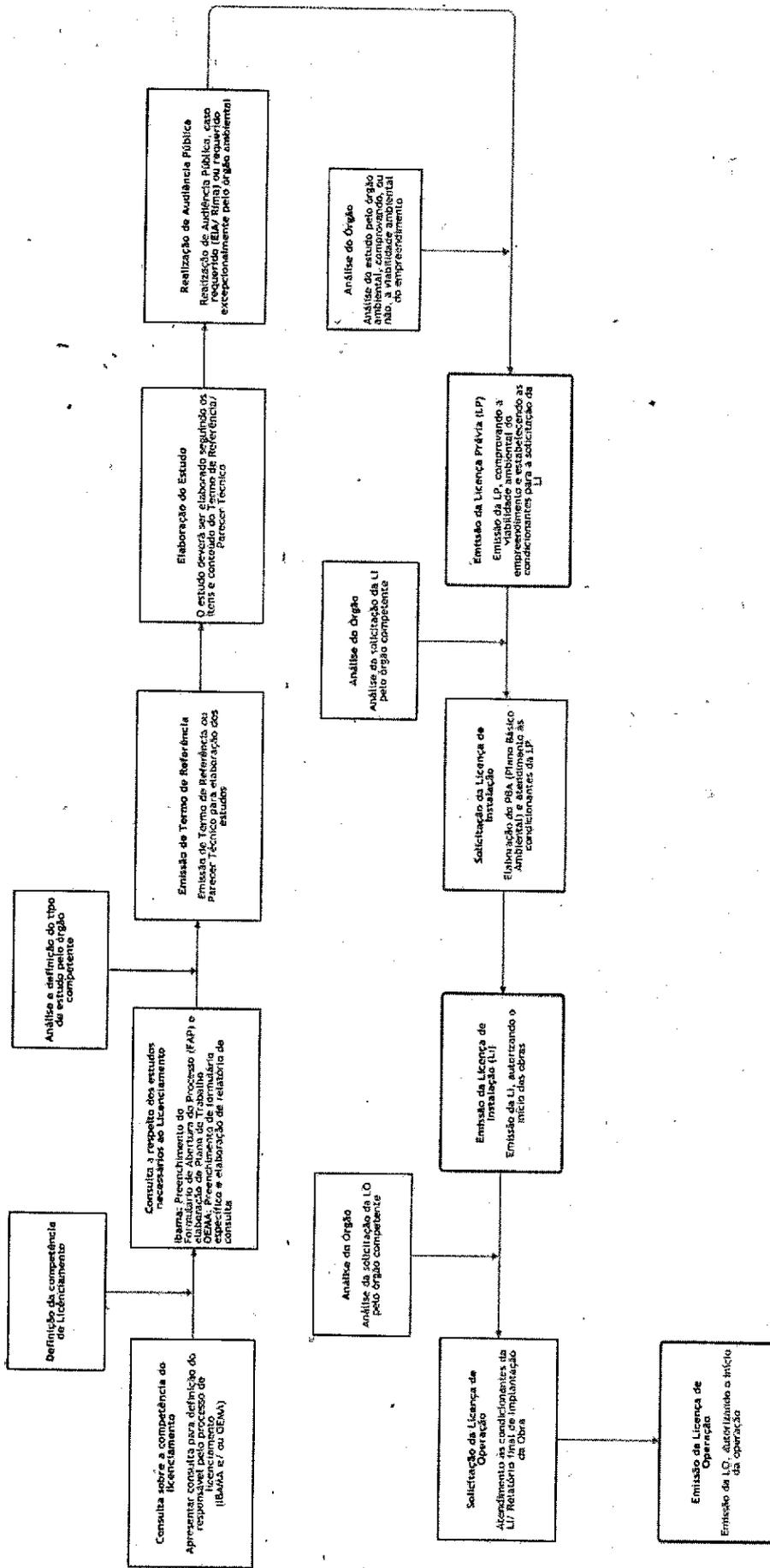


Figura 1 – Fluxograma geral de licenciamento  
Fonte e elaboração: ANTAQ<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Arrandamentos Portuários: Leilões do Bloco I. Estudos Complementares – Ambiental. Estudos Ambientais Preliminares STS-07, 2015. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/PII.1\\_2015/sts0736.html](http://www.antaq.gov.br/portal/PII.1_2015/sts0736.html)>. Acesso em: 12 mai 2016.



No caso do setor portuário, o requisito para o arrendamento é tão somente o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, que deve ser providenciado até assinatura do contrato. O referido requisito está previsto no art. 14 da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), nos seguintes termos:

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de: [...]  
 III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento. (grifo nosso)

As licenças ambientais propriamente ditas – licença prévia, licença de instalação e, por fim, licença de operação – poderão ser providenciadas em momento posterior à assinatura do contrato de arrendamento portuário. Desse modo, constata-se que a Lei dos Portos faculta ao poder concedente celebrar o contrato de arrendamento mesmo sem a apresentação da licença prévia para o empreendimento.

É importante, ainda, consultar a administração portuária e a ANTAQ em relação aos processos referentes a passivos ambientais conhecidos, de modo a identificar o montante dos problemas e riscos ambientais da área em questão.

Tendo em vista as questões indicadas neste relatório, que indicam possíveis riscos relacionados aos arrendamentos portuários, a Tabela 1 apresenta uma síntese das principais normas a serem consideradas, referentes ao marco regulatório do setor.

Norma	Assunto
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013	<u>Lei dos Portos</u> . Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013	<u>Regulamento da nova Lei dos Portos</u> . Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	<u>Criação da ANTAQ</u> . Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.
Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993	<u>Lei geral de licitações</u> . Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	<u>Lei geral de concessões</u> . Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011	<u>Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC</u> . Institui o RDC e dá outras providências.
Decreto nº 8.465, de 8 de junho de 2015	<u>Arbitragem no setor portuário</u> . Regulamenta o § 1º do art. 62 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor sobre os critérios



	de arbitragem para dirimir litígios no âmbito do setor portuário.
Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015	<b>Reequilíbrio econômico-financeiro contratual.</b> Estabelece regras e procedimentos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento de instalações portuárias e dá outras providências.
Portaria SEP/PR nº 349, de 30 de setembro de 2014	<b>Prorrogação antecipada.</b> Regulamenta o art. 57 da Lei nº. 12.815, de 5 de junho de 2013, e dá outras providências.
Portaria SEP/PR nº 409, de 27 de novembro de 2014	<b>Áreas não afetadas às operações portuárias.</b> Regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetadas às operações portuárias em Portos Organizados.
Portaria SEP/PR nº 111, de 7 de agosto de 2013	<b>Pré-qualificação dos operadores portuários.</b> Estabelece as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários de que trata o inciso IV do art. 16 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.
Portaria SEP/PR nº 50, de 5 de março 2015	<b>Transferência de controle societário, de titularidade e alteração de nome empresarial.</b> Estabelece regras e procedimentos para transferência de controle societário ou de titularidade e para alteração do nome empresarial de contrato de concessão de porto organizado ou de arrendamento de instalação portuária.
Portaria SEP/PR nº 3, de 7 de janeiro de 2014	<b>Instrumentos de planejamento.</b> Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário – PNLP e respectivos Planos Mestres, PDZs e PGO.
Resolução ANTAQ nº 3220, de 8 de janeiro de 2014	<b>EVTEA e reequilíbrio econômico-financeiro contratual.</b> Aprova a norma que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.
Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014	<b>Fiscalização dos serviços portuários.</b> Aprova norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.
Resolução Normativa nº 7, de 31 de maio de 2016 (retificada pela Resolução nº 4843-ANTAQ, de 6 de junho de 2016)	<b>Regulamento de instalações dentro do porto organizado.</b> Aprova norma que disciplina e regula a exploração de áreas e instalações portuárias delimitadas pela poligonal do porto organizado.
Portaria SEP nº 203-A, de 19 de abril de 2016	<b>Parcelamento de débitos junto à SEP.</b> Dispõe sobre o parcelamento administrativo de débitos junto à Secretaria de Portos da Presidência da República e dá outras providências.
Medida Provisória nº 726, de 12 de maio de 2016	<b>Extinção da SEP/PR.</b> Extingue a Secretaria de Portos e cria o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.
Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016	<b>Criação do PPI.</b> Cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências.
Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014 (alterada pela Resolução nº 3.584 – ANTAQ, de 15 de agosto de 2014)	<b>Fiscalização e infrações.</b> Aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.

e pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015)	
Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981	<b>Lei da Política Nacional do Meio Ambiente.</b> Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e das outras providências.
Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997	<b>Licenciamento ambiental.</b> Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental.

Tabela 1 – Normas aplicáveis a arrendamentos portuários

Fonte: Elaboração própria

Tendo em vista o atual marco regulatório do setor, destacam-se mudanças fundamentais trazidas pela Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), no que diz respeito às competências dos entes portuários.

Nesse sentido, o poder concedente, atualmente representado pelo MTPA, é responsável por elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, bem como definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios, conforme previsto no art. 16, I e II da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b). O novo marco legal também atribuiu ao poder concedente a competência para celebrar contratos de arrendamento portuários, ficando responsável por diversos aspectos que envolvem a gestão desses contratos, entre os quais a decisão quanto sua prorrogação, procedimento de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual, alteração de controle societário ou titularidade, entre outros.

Já à Antaq compete a fiscalização dos arrendamentos – que é atribuição bastante ampla e envolve diversos aspectos do negócio, como questões concorrenciais, controle societário e dívidas das arrendatárias, entre outros – a elaboração do edital de licitação para a concessão de arrendamentos, bem como a realização do procedimento licitatório – com base nas diretrizes definidas pelo poder concedente –, conforme previsto no art. 6º, §§ 2º e 3º, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b).

Por fim, compete à administração do porto organizado, incluindo-se nesse grupo as Companhias Docas, as atribuições previstas nos arts. 17 e seguintes da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), incluindo atribuições referentes ao plano operacional e de controle de fatos e informações envolvendo os arrendamentos, desenvolvendo atividades como a arrecadação dos valores das tarifas relativas às suas atividades e a fiscalização de obras de construção e da operação portuária.

Portanto, de acordo com o marco regulatório do setor portuário, as competências dos entes estatais foram distribuídas entre o poder concedente, a Antaq (agência reguladora) e as administrações dos portos. Trata-se de um modelo complexo, segundo o qual as atribuições mais estratégicas estão centralizadas no poder concedente, contudo, esses entes trabalham de forma conjunta e integrada para executar as políticas públicas formuladas para o setor e controlar a operacionalização dos portos (HEEREN, 2015).



Vale ressaltar, ainda, que a Advocacia-Geral da União – AGU representa tanto o poder concedente, por meio da Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes, como a ANTAQ, por meio da Procuradoria Federal junto à Agência. A AGU é uma instituição pública que tem como objetivo a representação da União no campo judicial e extrajudicial, sendo-lhe, ainda, reservadas as atividades de consultoria e assessoramento jurídico do poder executivo, nos termos do art. 131 da Constituição Federal. Desse modo, cabe à AGU o acompanhamento e atuação nas causas de interesse da União referentes aos arrendamentos portuários.

Em relação às demais instituições intervenientes ao setor portuário, são relevantes para o presente Relatório *Due Diligence*, como já mencionado, as relações entre a arrendatária e: o ÓGMO; os colaboradores e prestadores de serviços no terminal; os demais arrendatários do porto; o Município em que se situe o terminal e o porto; os Municípios afetados pela operação portuária; o Estado em que se situe o porto; os órgãos licenciadores – ambientais, aduaneiro, autoridade marítima e outros; outros entes públicos, como o Ministério Público; os transportadores de carga, rodoviários, ferroviários e aquáticos; os parceiros comerciais em geral; outros *players* e *stakeholders*.

É importante ressaltar que as informações a serem prestadas por essas instituições são monitoradas pelos entes portuários já mencionados – administrações portuárias, ANTAQ (juntamente com a sua Procuradoria Federal) e poder concedente (juntamente com a sua Consultoria Jurídica), de modo que, em princípio, esses entes portuários deverão ser detentores das principais informações necessárias à elaboração do Relatório *Due Diligence*.

Nesse sentido, de acordo com o art. 17, § 1º, XI da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), cabe à administração do porto “reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos”. O art. 27, XVI, XXIII e XXVI da Lei nº 10.2033/2001 atribui à ANTAQ a atribuição de “cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União [...]”, bem como “adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas” e “fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária”. Conforme o art. 2º, IV e V, e art. 3º, III e IV, do Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), compete ao poder concedente “aprovar a transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq” e “aprovar a realização de investimentos não previstos nos contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Antaq”, enquanto à ANTAQ compete “arbitrar, na esfera administrativa, os conflitos de interesses e as controvérsias sobre os contratos não solucionados entre a administração do porto e a arrendatária” e “arbitrar, em grau de recurso, os conflitos entre agentes que atuam no porto organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas”. De acordo com o art. 7º do Decreto nº 8.033/2013, cabe à ANTAQ adotar as providências previstas no já mencionado art. 14 da Lei dos Portos, que diz respeito à emissão do termo de referência ambiental.

Ainda em relação à obrigação dos entes portuários de prestarem informações referentes aos arrendamentos, o art. 8º da Portaria SEP nº 349/2014 (a mesma disposição está presente no art. 11, § 1º da Portaria SEP nº 499/2015) atribui à administração do porto a atribuição de fornecer relatório circunstanciado atestando o cumprimento das obrigações contratuais da arrendatária, abrangendo diversos aspectos do arrendamento, inclusive a relação de todos os seus litígios judiciais e extrajudiciais, nos seguintes termos:

Art. 8º O cumprimento das obrigações contratuais vigentes será atestado por meio de relatório circunstanciado elaborado pela Autoridade Portuária, o qual analisará, entre outros aspectos e, no que couber, informações relativas:

I - ao atendimento dos níveis mínimos de movimentação;

II - aos investimentos obrigatórios;

III - às melhorias implementadas pela arrendatária;

IV - à qualidade e aos parâmetros de desempenho;

V - à adimplência financeira da arrendatária e das pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas ou de controlador comum com a arrendatária perante a Autoridade Portuária;

VI - a penalidades aplicadas;

VII - às obrigações específicas relacionadas à prorrogação do contrato; e

VIII - à manutenção das condições de habilitação jurídica, qualificação técnica e econômica e regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista.

Parágrafo único. O relatório circunstanciado deverá ser encaminhado acompanhado dos seguintes documentos e informações:

I - cópia do processo administrativo referente ao procedimento licitatório do contrato de arrendamento, digitalizada com uso de componente que permita reconhecimento óptico de caracteres (OCR);

II - cópia do contrato de arrendamento e respectivos termos aditivos, bem como dos comprovantes das respectivas publicações em diário oficial, digitalizada com uso de componente que permita reconhecimento óptico de caracteres (OCR);

III - relação de procedimentos e processos judiciais e extrajudiciais relativos ao contrato de arrendamento, em tramitação ou com trânsito julgado, mas pendente de execução, nas esferas federal, estadual e municipal; e

IV - informações comparativas relativas aos terminais congêneres. (grifos nossos)

É importante ressaltar, ainda, a Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014, que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas. Essa norma é importante pois nela estão definidas obrigações a serem observadas pelos arrendatários e pelas administrações portuárias, quanto ao controle de informações referentes aos arrendamentos. Cita-se, a título de exemplo, as alíneas a) e d) do inciso V, bem como o inciso XXVI, todos do art. 33 da norma em questão, que definem como infração administrativa da administração portuária não encaminhar à ANTAQ contratos de arrendamento e aditivos, inventário atualizado sobre os bens da União sob sua gestão, incluindo bens reversíveis, bem como qualquer tipo de operações societárias da arrendatária, conforme descrito a seguir:

Art. 33. Constituem infrações administrativas da Autoridade Portuária, sujeitando-se à cominação das respectivas sanções:

V - deixar de encaminhar à ANTAQ:

a) contratos e respectivos aditamentos dos contratos de arrendamento não operacional, de uso temporário, de cessão de uso onerosa e não onerosa, de autorização de uso e de passagem, no prazo de 30 dias após a sua celebração: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por documento; (Redação dada pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13.02.2015) [...]

d) inventário atualizado da Autoridade Portuária sobre bens da União sob sua gestão, com discriminação dos bens próprios e bens reversíveis, até 30 de abril do ano subsequente, contendo, no mínimo, a descrição, número patrimonial, valor e data de aquisição, depreciação e registro de desincorporação ocorrida: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais); (Redação dada pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13.02.2015) [...] XXVI - deixar de submeter à prévia análise da ANTAQ e aprovação do poder concedente, alteração de controle societário decorrente de alienação, celebração ou alteração de acordo de acionistas ou outras operações societárias: multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais); (Redação dada pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13.02.2015)

Esses dispositivos normativos são importantes pois demonstram que, assim como a ANTAQ e o poder concedente, a administração do porto possui obrigação de controlar e fornecer informações contratuais, sobre aspectos como ativos da área e bens reversíveis, alteração societária, processos judiciais e extrajudiciais nas esferas federal, estadual e municipal, processos ambientais, entre outros, que serão analisados nos Relatórios *Due Diligence* objeto desta consultoria.

### 3.1.2. Natureza jurídica do arrendamento portuário e seus reflexos para o Relatório *Due Diligence*

O termo “*due diligence*”, em sua tradução literal, significa “devido cuidado”. Essa expressão refere-se ao zelo, à diligência que deve-se ter na condução de negócios jurídicos, avaliando-se os riscos e potenciais envolvidos em cada situação. Conforme sustenta Abraham (2008) na obra *Manual de Auditoria Jurídica: Legal Due Diligence: uma visão multidisciplinar no Direito Empresarial Brasileiro*, a *due diligence* envolve diversos elementos técnicos e específicos, que produzem reflexos em inúmeras áreas do Direito, de modo que planejamentos jurídicos de diversas naturezas são demandados para contemplar a dinâmica cada vez mais complexa dos negócios.

Assim como em outras áreas do Direito, a diligência na análise dos estudos preparatórios para o arrendamento de áreas portuárias demanda esforços no sentido de harmonizar os seus efeitos e buscar a máxima eficácia para se avaliar os riscos do negócio e se atingir os objetivos pretendidos. Contudo, para que se possa identificar os aspectos a serem considerados em uma *due diligence* voltada especificamente a arrendamentos portuários, é importante, primeiramente, compreender a natureza jurídica desse tipo de negócio.

A Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b) distingue duas principais formas de exploração referentes ao porto organizado: de um lado, a *concessão* do porto como um todo; de outro lado, o *arrendamento* de áreas e infraestruturas dentro do porto. No art. 2º, XI, da referida Lei, o arrendamento é definido como “*cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado*”.

As análises a serem realizadas no Relatório *Due Diligence* objeto desta consultoria são referentes especificamente ao arrendamento portuário que, no caso das áreas afetas às operações, confere a particular o direito de exploração de áreas e infraestruturas públicas para a movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, ou ao embarque e desembarque de passageiros.

Essas e outras definições estão presentes nos primeiros artigos da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), em especial no art. 1º, § 1º e no art. 2º, I, III e IX.

Embora a nova Lei dos Portos atribua o regime de concessão somente à exploração do porto organizado como um todo, o Tribunal de Contas da União – TCU já expressou entendimento no sentido de que o arrendamento portuário possui características semelhantes, senão idênticas, a uma concessão de serviço público. Ao analisar a situação do setor por meio do Acórdão 2896/2009 (BRASIL, 2009a), o TCU, referindo-se ao marco regulatório portuário ainda na vigência da Lei nº 8.630/1993 (BRASIL, 1993a), corrobora esse entendimento, nos seguintes termos: “*apesar de se utilizar da denominação ‘arrendamento’, por motivos unicamente históricos, confere ao contrato de arrendamento regime jurídico típico de concessão/delegação de serviço público*” (grifos nossos). Se essa já era a interpretação da Corte de Contas em relação ao marco regulatório anterior, certamente essa concepção foi confirmada e ampliada na vigência da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), o que pode ser verificado pelo tratamento dado à matéria em acórdãos subsequentes como, por exemplo, no Acórdão nº 3661 – Plenário – 2013 (BRASIL, 2013c) referente aos estudos de viabilidade do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, submetidos à Corte de Contas no ano de 2013<sup>3</sup>.

O serviço público é considerado atividade de oferecimento de utilidade ou comodidade material destinada à satisfação da coletividade em geral, que o Estado presta diretamente ou por quem lhe faça às vezes, sob um regime de Direito Público. Assim, a prestação de serviços dessa natureza por particular pressupõe um conjunto de mecanismos de controle estatal em relação à atividade realizada, com o objetivo de assegurar a satisfação de interesses sociais (FILHO M. J., 2003).

Similarmente, no arrendamento portuário a cessão da área é transferida a um agente privado que se remunerará pelas tarifas pagas pelos usuários, mantendo o Estado a titularidade sobre o serviço. Desse modo, o Estado mantém a prerrogativa de estabelecer regras e diretrizes gerais sobre a prestação do serviço, parâmetros para avaliação de desempenho, metas e prazos para o alcance de níveis de serviço, além de outras regras no sentido de assegurar a prestação eficiente aos usuários. Ademais, como já mencionado neste relatório, os bens vinculados ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Disso decorre que o arrendamento portuário é regido por contrato firmado entre um particular e o poder público – assim como nas concessões de serviços públicos. Trata-se de uma relação regulada pelo Direito Público, não uma relação entre particulares. Mesmo nos casos de áreas ocupadas por arrendatária (*brownfields*), o novo arrendamento será celebrado entre o poder concedente e a vencedora da licitação, sem a participação da arrendatária que ocupava anteriormente a área. A vencedora de licitação não estará adquirindo a pessoa jurídica da arrendatária atual, juntamente com seus direitos, obrigações e passivos.

---

<sup>3</sup> Conforme salienta Dallari (2009), o contrato de arrendamento portuário, desde a vigência da Lei nº 8.630/1993, é análogo a um contrato de concessão. Segundo Neto e Leite (2003, p. 150) “A caracterização do arrendamento como uma concessão de serviço público considera, em primeiro lugar, que o simples fato do contrato ter o nome de arrendamento não o faz submeter-se, automaticamente, ao regime do arrendamento previsto no Código Civil e autorizado por meio do Decreto-lei nº 9.760/46. Em Direito não há palavras mágicas, cujo mero uso teria o condão de dar a natureza dos seres jurídicos. Importa, pois, não o nome que se dê ao negócio jurídico, mas sim a natureza das relações estabelecidas e as consequências que delas advêm.”

Portanto, é importante compreender que a natureza jurídica do arrendamento portuário demanda análises específicas para esse tipo de negócio, que não são exatamente as mesmas demandadas em uma típica *due diligence* de aquisição ou fusão de empresas, que envolve diretamente aspectos comerciais, societários, trabalhistas e de outras áreas do Direito Civil. Essas questões são relevantes ao *due diligence* portuário de forma subsidiária, e devem ser investigadas no caso de haver eventual sinalização de questão específica envolvendo área do Direito que possa de fato trazer consequências ao arrendamento estudado.

Tendo isso em vista, ressalta-se que um dos objetivos principais do Relatório *Due Diligence* para arrendamentos portuários é avaliar se há qualquer tipo de fato ou ação judicial, administrativa, ou procedimento extrajudicial que dê direito de permanência da arrendatária atual na área, uma vez que isso frustraria a futura licitação do terminal. Para a verificação desses aspectos, demanda-se uma análise minuciosa do histórico contratual da arrendatária, buscando-se identificar situações como: possibilidade de prorrogação contratual ou de celebração de contrato de transição; investimentos realizados não amortizados, que possam dar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual em forma de extensão do prazo contratual; ou, ainda, outros fatos que possam gerar reequilíbrio contratual e extensão do arrendamento atual ou influenciar os níveis de riscos jurídicos e regulatórios aos quais o terminal e as suas infraestrutura e operação estejam submetidos.

Outra perspectiva a ser contemplada será a análise de aspectos patrimoniais, considerando-se os ativos da área e os bens reversíveis. Nesse caso, deve-se avaliar se há ação judicial, administrativa ou extrajudicial que afete o valor dos ativos e dos bens reversíveis que irão compor o patrimônio a ser disponibilizado à nova arrendatária, vencedora da licitação. Dessa forma, serão verificados fatos jurídicos envolvendo passivos econômico-financeiros aos quais o terminal e as suas infraestrutura e operação estejam submetidos, aspectos que possam afetar os valores envolvidos ou que possam alterar a percepção de risco de negócio.

No quesito ambiental, uma vez que equipe da EPL fará levantamento específico acerca do tema, as informações e conclusões dessa equipe deverão ser alinhadas no âmbito do Relatório *Due Diligence*. Ademais, deve-se atentar para a existência de *termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento*, documento exigido para a assinatura dos contratos de arrendamento conforme o art. 14 da Lei do Portos, já mencionado neste relatório. Além dessa verificação, deverão ser levantados, junto à administração do porto e à ANTAQ, os passivos ambientais da área já sinalizados. Caso seja mantida a regra adotada na modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, os passivos ambientais identificados antes da licitação ou apontados pela nova arrendatária até 6 (seis) meses após a assinatura do contrato, serão de responsabilidade do poder público, recaindo os passivos não identificados nesse período à nova arrendatária.

Por fim, conforme já mencionado neste relatório, ainda que não seja de se esperar que os direitos e obrigações da arrendatária atual, como pessoa jurídica, sejam transferidos à nova arrendatária, caso eventualmente seja sinalizada alguma questão específica nesse sentido, serão realizadas as análises necessárias para o levantamento dessas questões, que poderão envolver diversas áreas do Direito.

### 3.1.3. Meios de obtenção dos dados

Tendo em vista as competências dos entes portuários de controlar e fornecer informações a respeito dos arrendamentos, conforme indicado no item 3.1.1 deste documento, e também considerando-se as questões a serem analisadas na *due diligence* de arrendamentos portuários, discutidas no item 3.1.2, propõe-se os meios de obtenção de dados indicados a seguir.

O principal meio de obtenção de dados será a consulta às administrações portuárias, à ANTAQ e ao poder concedente, bem como aos seus respectivos órgãos de assessoramento jurídicos no âmbito da AGU.

Desse modo, primeiramente, deverão ser solicitadas à AGU todas as informações disponíveis a respeito das áreas a serem arrendadas, sobretudo à Procuradoria Federal junto à ANTAQ, que possui controle e monitoramento das informações referentes a processos envolvendo os arrendamentos em questão.

Paralelamente, deverá ser aplicado um amplo questionário (conforme proposta constante no Apêndice deste relatório) às administrações portuárias, à ANTAQ e ao poder concedente, solicitando-se a atualização das informações repassadas pela AGU bem como todas as informações julgadas necessárias e que não foram fornecidas. Entende-se que esses entes poderão ser consultados, inclusive, para a obtenção de demais informações que eventualmente se mostrarem necessárias junto às demais instituições, como prefeituras, fóruns, IBAMA, entre outros.

Posteriormente – preferencialmente após o preenchimento dos questionários e envio da documentação solicitada nas etapas anteriores – serão realizadas visitas *in loco* às administrações portuárias, no intuito de ratificar as informações, sanar dúvidas e levantar dados ou documentos adicionais aos que foram disponibilizados no questionário. Caso julgado necessário, poderão ser realizadas visitas *in loco* à ANTAQ e ao poder concedente, para o esclarecimento de questões pendentes.

Excepcionalmente, poderão ser coletadas informações diretamente dos demais entes intervenientes, como prefeituras, fóruns, IBAMA, OGMO, colaboradores e prestadores de serviços no terminal, arrendatárias, Municípios, Estado, órgãos licenciadores, transportadores de carga, parceiros comerciais em geral e outros *players* e *stakeholders*. Esse procedimento somente deverá ser realizado no caso de ter sido identificada eventual questão relevante que apresente indícios de impactos ao arrendamento, sinalizada pela ANTAQ, poder concedente ou seus órgãos de assessoramento jurídicos, e que demandem análises específicas. Nesses casos, deverão ser feitas visitas *in loco* ou solicitações diretas às entidades correspondentes.

### 3.1.4. Critérios para análise de riscos

Os critérios para a análise de risco a serem avaliados nos Relatórios *Due Diligence* estão indicados a seguir, conforme a Tabela 2.

Perspectiva	Critérios
Contratual, administrativa e	Identificação de fato jurídico ou ação judicial, administrativa, ou procedimento extrajudicial que dê direito de permanência da

<b>regulatória em geral</b>	<p>arrendatária atual na área, abrangendo situações como: possibilidade de prorrogação contratual ou de celebração de contrato de transição; investimentos realizados não amortizados, que possam dar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual em forma de extensão do prazo contratual; ou, ainda, outros fatos que possam gerar reequilíbrio contratual e extensão do arrendamento atual ou influenciar os níveis de riscos jurídicos e regulatórios aos quais o terminal e as suas infraestrutura e operação estejam submetidos.</p>
<b>Patrimonial, imobiliária, cível</b>	<p>Identificação dos ativos da área e dos bens reversíveis, considerando eventual ação judicial, administrativa ou extrajudicial que afete os seus valores. Identificação de fatos jurídicos envolvendo passivos econômico-financeiros aos quais o terminal e as suas infraestrutura e operação estejam submetidos, aspectos que possam afetar os valores envolvidos ou que possam alterar a percepção de risco de negócio.</p>
<b>Ambiental</b>	<p>Identificação da existência e validade de licenças ambientais e termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento. Identificação e situação dos passivos ambientais sinalizados.</p>
<b>Outras áreas do Direito</b>	<p>Identificação de eventual questão relevante que apresente indícios de impactos ao arrendamento, sinalizada pela ANTAQ, poder concedente ou seus órgãos de assessoramento jurídicos, e que demandem análises específicas. Incluem-se nesse caso informações referentes a diversas áreas do Direito, como penal, fiscal e tributário, trabalhista, concorrencial, propriedade intelectual, urbanístico, societário, entre outros.</p> <p>Nesses casos, excepcionalmente, poderão ser coletadas informações diretamente dos demais entes intervenientes, como prefeituras, fóruns, IBAMA, OGMO; colaboradores e prestadores de serviços no terminal; demais arrendatárias; Municípios; Estado; os órgãos licenciadores; transportadores de carga; parceiros comerciais em geral; e outros <i>players</i> e <i>stakeholders</i>.</p>

Tabela 2 – Critérios para análises de riscos

Fonte: Elaboração própria

Ressalta-se que as análises envolvendo aspectos ambientais a da precificação dos ativos extrapola questões meramente jurídicas e deverão ser analisados em conjunto com os demais consultores e equipes da EPL envolvidas no projeto.

### **3.1.5. Estrutura do Relatório *Due Diligence* portuário**

O Relatório *Due Diligence* a ser elaborado para cada área arrendável terá basicamente a seguinte estrutura:

- Informações gerais sobre a área – Serão apresentadas, de forma sucinta, as principais características da área a ser estudada, incluindo sua vocação, tipo do uso (se trata-se de área afeta ou não afeta à operação portuária), entre outras.
- Diagnóstico – Diagnósticos das perspectivas contratual, patrimonial e ambiental. Serão analisados aspectos específicos da relação contratual da pessoa jurídica que explora a área atualmente (caso haja). Será feito um estudo do contrato e de todos os seus termos aditivos, acordos, resoluções, etc, tanto jurídicos como administrativos, levando em conta as situações que possam impedir a exploração da área pelo novo arrendatário. Será analisada a situação ambiental (em conjunto com a equipe da EPL), bem como questões jurídicas envolvendo ativos e bens reversíveis (em conjunto com os demais consultores). Caso necessário, serão realizados demais diagnósticos envolvendo outras áreas do Direito.
- Identificação de riscos – Neste tópico serão indicados todos os riscos jurídicos e regulatórios levantados no tópico anterior, buscando-se sinalizar os possíveis entraves jurídicos para o procedimento licitatório bem como as situações que possam gerar impactos ao novo negócio.

Destaca-se que essa estrutura é preliminar e poderá passar por modificações ao longo do desenvolvimento dos trabalhos.

Além de estruturadas em relatório, as informações levantadas acerca de cada terminal também poderão ser consolidadas em planilha, indicando-se os riscos existentes em cada terminal.

### **3.1.6. Cronograma de desenvolvimento das atividades**

Tendo em vista as atividades e produtos estabelecidos na presente consultoria, estima-se o prazo de aproximadamente 20 (vinte) dias para a elaboração de cada estudo, além do prazo para a elaboração da metodologia correspondente à Etapa II, conforme indicado no cronograma geral das atividades a seguir, representado na Figura 2.

Cada estudo deverá ser realizado, considerando-se o prazo mencionado de 20 (vinte) dias, em aproximadamente 5 (cinco) etapas, ilustradas na Figura 3 e detalhadas na Tabela

3.

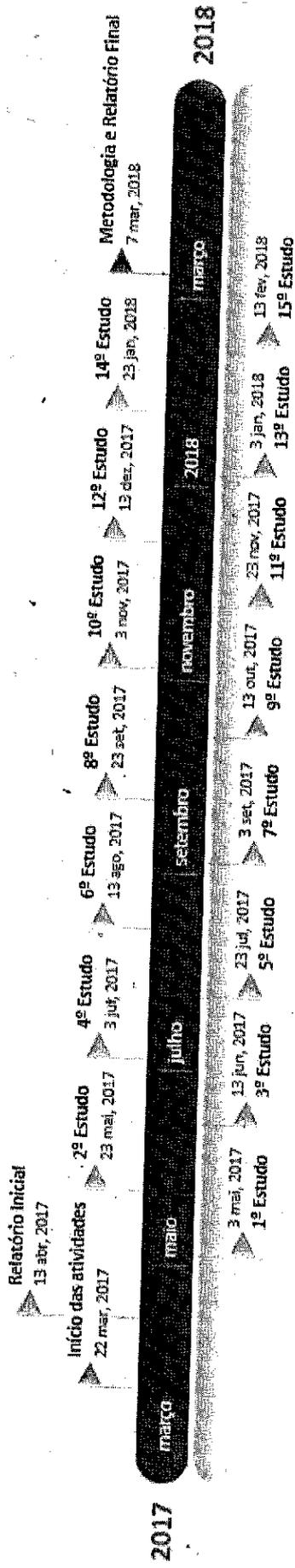
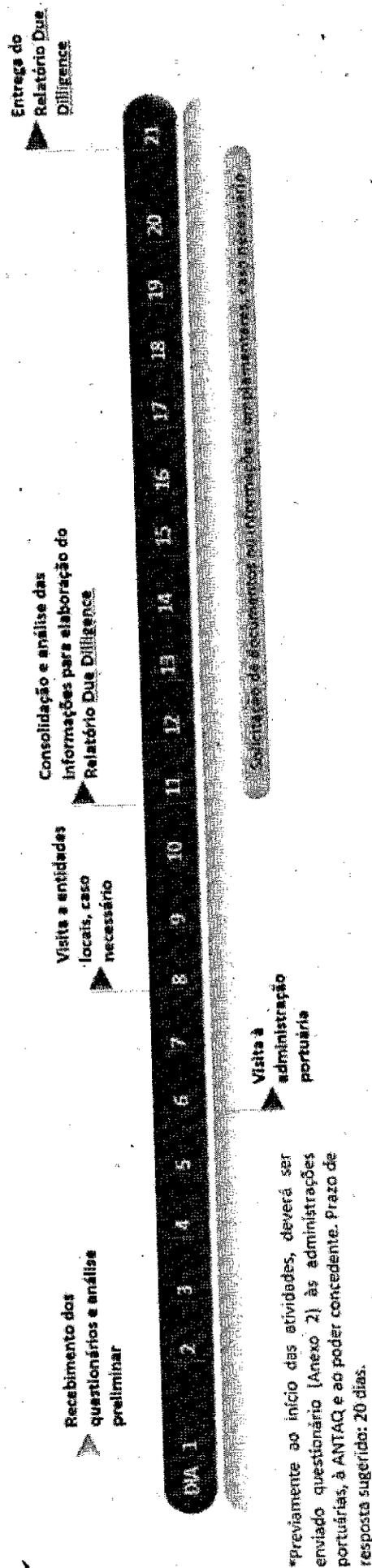


Figura 2 – Cronograma geral de atividades  
 Fonte: Elaboração própria



\*Previamente ao início das atividades, deverá ser enviado questionário (Anexo 2) às administrações portuárias, à ANTAQ e ao poder concedente. Prazo de resposta sugerido: 20 dias.

Figura 3 – Etapas para a elaboração do Relatório Due Diligence de cada terminal  
 Fonte: Elaboração própria

Dia do início da atividade (estimado)	Atividade	Prazo estimado para a atividade (estimado)
1º dia	Recebimento das informações provenientes da AGU e dos questionários, bem como início da análise preliminar, identificando-se informações que demandam maiores esclarecimentos	5 dias *os questionários já deverão ter sido enviados com antecedência às administrações portuárias, à ANTAQ e ao poder concedente
6º dia	Visita à administração portuária	2 dias
8º dia	Caso constatada na documentação levantada ou sinalizada na visita à administração portuária questão específica, que demande maiores esclarecimentos, poderá ser realizada visita a entidades locais, como fóruns, prefeitura, etc.	3 dias
11º dia	Consolidação e análise das informações para elaboração do Relatório <i>Due Diligence</i> . Nesta etapa, caso necessário, poderá haver solicitação de documentação complementar à administração portuária, à ANTAQ, ao poder concedente, à AGU ou a outro ente competente para o fornecimento da informação requerida.	10 dias
21º dia	Entrega da versão final do Relatório <i>Due Diligence</i>	

Tabela 3 – Etapas para a elaboração do Relatório *Due Diligence* de cada terminal  
 Fonte: Elaboração própria

### 3.2. Metodologia para a Etapa II

A Etapa II será realizada com base nos resultados obtidos na etapa anterior, e consistirá na consolidação dos procedimentos, documentos, informações, etc, necessários à realização de trabalho de auditoria e *due diligence* legal para arrendamentos portuários.

E metodologia a ser elaborada nessa etapa terá como objetivo a transferência dos conhecimentos obtidos durante a consultoria ao órgão contratante.

## 4. ANÁLISE DE RISCOS NO DESENVOLVIMENTO DOS ESTUDOS

Entre os fatores de risco a serem levantados no âmbito do Relatório *Due Diligence*, ressalta-se a possibilidade de identificação de ação judicial, procedimento

administrativo ou extrajudicial com base no qual a arrendatária atual possa ter direito de continuar explorando a área. Essa questão deve ser analisada com cautela, uma vez que pode inviabilizar a licitação da área em análise.

Caso haja documentos ou processos solicitados a entidades externas – inclusive aqueles cuja relevância seja constatada somente após o início da elaboração do Relatório *Due Diligence* – pode haver atrasos no cronograma de elaboração dos estudos, dependendo do tempo de entrega dos documentos solicitados.

Por fim, ressalta-se que as análises a serem apresentadas nos Relatórios *Due Diligence*, assim como as informações consolidadas, visam facilitar o entendimento das questões envolvendo licitações dos arrendamentos portuários, sem a pretensão de apresentar conclusões absolutas sobre os estudos, devido à multiplicidade de temas considerados bem como o fator subjetivo das análises, que é inerente a levantamentos de *due diligence* legal.

## 5. RECOMENDAÇÕES

No intuito de atingir os objetivos desta consultoria da melhor forma possível, sugere-se que os consultores, bem como as equipes da EPL que fornecerão suporte às atividades, trabalhem em conjunto e mantenham clima de cooperação e nivelamento de informações entre si e com as demais entidades envolvidas.

Em relação aos meios de obtenção de dados, recomenda-se que o questionário direcionado aos entes portuários seja enviado com a maior brevidade possível, de modo a evitar atrasos no cronograma de elaboração das atividades.

## 6. REFERÊNCIAS

ABRAHAM, M. (2008). *Manual de auditoria jurídica: Legal due diligence uma visão multidisciplinar no Direito Empresarial brasileiro*. São Paulo: Quartier, 2008.

ANTAQ. (2015) Arrendamentos Portuários: *Leilões do Bloco I. Estudos Complementares – Ambiental. Estudos Ambientais Preliminares STS-07*. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/PIL1\\_2015/sts0736.html](http://www.antaq.gov.br/portal/PIL1_2015/sts0736.html)>. Acesso em: 12 mai 2016.

BRASIL (1993a). Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. *Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências*. Acesso em 4 de abr de 2014, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm)

\_\_\_\_\_. (1993b). Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. *Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências*. Acesso em 20 de jan. de 2015, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8666compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666compilado.htm)

\_\_\_\_\_. (1995). Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. *Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da*



*Constituição Federal, e dá outras providências.* Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18987cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18987cons.htm)

\_\_\_\_\_. (1997) CONAMA. Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1997. Acesso em 15 mar. 2017, disponível em <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=237>.

\_\_\_\_\_. (2001). Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. *Dispõe sobre a Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre, Cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e dá outras providências.* Acesso em 3 de jan. de 2016, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm)

\_\_\_\_\_. (2009). Tribunal de Contas da União. *Acórdão nº 2896/2009 – Plenário.* Acesso em 4 de abr de 2016, disponível em <https://contas.tcu.gov.br>

\_\_\_\_\_. (2011). Antaq. Resolução nº 2240, de 4 de outubro de 2011. *Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados.* Acesso em 9 de março de 2014, disponível em <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004615.pdf>

\_\_\_\_\_. (2012). Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. *Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.* Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm)

\_\_\_\_\_. (2013a). Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. *Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e instalações portuárias.* Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm)

\_\_\_\_\_. (2013b). Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. *Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.* Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)

\_\_\_\_\_. (2013c). Tribunal de Contas da União. *Acórdão 3661 – Plenário.* Acesso em 5 de mai. de 2016, disponível em <https://contas.tcu.gov.br>

\_\_\_\_\_. (2014). Antaq. Resolução nº 3220, de 8 de janeiro de 2014. *Aprova a norma que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de*

*arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados*. Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000006258.pdf>

\_\_\_\_\_. (2016). ANTAQ. Resolução nº 7, de 31 de maio de 2016. Acesso em 20 mar. 2017, disponível em <http://www.suape.pe.gov.br>

FILHO, M. J. (2003). *Teoria Geral das Concessões de Serviços Públicos*. São Paulo: Dialética.

HEEREN, M. L. (2015). Mudança de Competências e Novas Formas de Exploração Portuária. Em L. C. Ribeiro, & R. V. Bruno Feigelson, *A Nova Regulação da Infraestrutura e da Mineração: Portos – Aeroportos – Ferrovias – Rodovias* (pp. 137-156). Belo Horizonte: Fórum.

JUNQUEIRA, L. A. (2002). *Desafios da Modernização Portuária*. São Paulo: Aduaneiras.

NETO, F. d., & LEITE, F. B. (2003). Peculiaridades do Contrato de Arrendamento Portuário. *Revista Trimestral de Direito Público*, n. 42, pp. 142-164.

OLIVEIRA, C. T. (2007). *Modernização dos Portos*. 4ª ed, São Paulo: Aduaneiras.

OLIVEIRA, G., & MATTOS, C. (1998). Defesa da Concorrência nos Portos. *Revista de Administração de Empresas*, v. 38, n. 3, pp. 64-76.

**APÊNDICE – MODELO DE QUESTIONÁRIO A SER DIRIGIDO ÀS  
ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS, À ANTAQ E AO PODER CONCEDENTE**



**QUESTIONÁRIO PARA O LEVANTAMENTO DE  
INFORMAÇÕES E DOCUMENTOS VISANDO A  
ELABORAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE DE  
ÁREAS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS**

**ÁREA XXX – PORTO XXX**

**Abril**

**2017**

## SOBRE ESTE DOCUMENTO

O presente questionário visa a obtenção de um conjunto de informações e documentos referentes à área **xxxx**, no Porto **xxx**, solicitados às administrações portuárias, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPAC, no que couber a cada um desses entes. Os dados obtidos por meio deste levantamento serão usados para subsidiar a elaboração dos estudos de viabilidade para a licitação de terminais portuários arrendáveis em portos públicos. Esses estudos estão sendo realizados no âmbito do projeto PNUD – BRA/13/013, que visa a proposição de modelos de gestão da melhora de eficiência econômica, social e ambiental para o planejamento do sistema de transportes brasileiro.

Dúvidas sobre o questionário podem ser tratadas diretamente com a equipe técnica responsável.

- **Nome dos consultores e demais responsáveis:** telefone  
e-mail.

## 7. RESPONSÁVEIS PELO PREENCHIMENTO DO QUESTIONÁRIO

7.1. Nome, cargo, telefone (com DDD), e-mail e data de preenchimento do questionário.

## 8. INFORMAÇÕES E DOCUMENTOS GERAIS REFERENTES À ÁREA

### 8.1. Informações

8.1.1. Tipo de uso da área conforme o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ. Trata-se de área afeta à operação (operacional) ou não afeta à operação (não operacional)<sup>4</sup>?

8.1.2. Vocação da área conforme o PDZ.

8.1.3. Dimensão da área em m<sup>2</sup> (a área deve ser igual à definida no PDZ e nos instrumentos contratuais, caso divergente, justificar).

8.1.4. Item do PDZ vigente em que está prevista a área em questão. Justificar caso a área não esteja prevista ou esteja divergente do PDZ vigente.

### 8.2. Documentos

8.2.1. Arquivo da poligonal da instalação portuária (preferencialmente em formato KML)<sup>5</sup>.

8.2.2. Arquivo com cópia do PDZ vigente (formato PDZ ou DOC).

## 9. SITUAÇÃO CONTRATUAL DA ARRENDATÁRIA

### 9.1. Informações

9.1.1. Tipo de instrumento contratual (arrendamento, cessão de uso onerosa, contrato de passagem ou outros).

9.1.2. Identificação do instrumento contratual (exemplo: Contrato PRES nº xx/2008). Caso tenha sido celebrado contrato de transição, incluir a identificação do instrumento originalmente celebrado bem como do(s) contrato(s) de transição celebrado(s).

<sup>4</sup> De acordo com a Portaria SEP Nº 409, de 27 de novembro de 2014, consideram-se áreas não afetadas às operações portuárias aquelas destinadas a atividades diversas da movimentação de passageiros e da movimentação ou armazenagem de mercadorias destinados ou provenientes de transporte aquaviário, incluindo as de caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial.

<sup>5</sup> A poligonal da instalação portuária refere-se a demarcação georreferenciada da área ocupada pelo terminal.

- 9.1.3. Nome, razão social e o CNPJ da pessoa jurídica atualmente titular do instrumento contratual.
- 9.1.4. Houve mudança de titularidade do instrumento contratual ou alteração do nome ou da razão social do titular? Em caso positivo, informar o nome, a razão social e o CNPJ da pessoa jurídica que celebrou originalmente o instrumento contratual.
- 9.1.5. Objeto contratual da instalação.
- 9.1.6. Data de celebração do instrumento contratual da instalação (dd/mm/aaaa).
- 9.1.7. Prazo de vigência, em anos, do instrumento contratual.
- 9.1.8. Data prevista para o término da vigência do instrumento contratual (dd/mm/aaaa).
- 9.1.9. Possui cláusula de prorrogação?
- 9.1.10. Já houve prorrogação?
- 9.1.11. Quantidade de termos aditivos do contrato original e do(s) contrato(s) de transição (se houver), indicando seus respectivos números, data de assinatura e o resumo de seus objetos.
- 9.1.12. Valor fixo do arrendamento, indicando sua data-base.
- 9.1.13. Valor variável do arrendamento, indicando sua data-base.
- 9.1.14. Movimentação Mínima Contratual – MMC.
- 9.1.15. Parâmetros, indicadores ou metas de desempenho estabelecidos no instrumento contratual.
- \* 9.1.16. Índice de reajuste de preço e a sua periodicidade.
- 9.1.17. Observações gerais (opcional).

## **9.2. Documentos**

- 9.2.1. Anexar instrumento contratual vigente da instalação e seus termos aditivos. Caso tenha sido celebrado contrato de transição, incluir o instrumento originalmente celebrado e seus aditivos bem como o(s) contrato(s) de transição e seus aditivos (formato PDF ou DOC).



## 10. ATIVOS E BENS REVERSÍVEIS

### 10.1. Informações

- 10.1.1. Relatório contendo todos os bens e ativos referentes à área em questão e seus valores atualizados, incluindo equipamentos de cais, de retroárea, instalações de armazenagem, entre outros. Informar detalhes do investimento quanto à sua amortização e depreciação.
- 10.1.2. Especificar a cláusula contratual ou outro documento que especifique os bens que serão revertidos ao porto ao término do arrendamento atual.
- 10.1.3. Listar todos os bens reversíveis da arrendatária atual (caso haja), com seus valores atualizados, incluindo equipamentos de cais, de retroárea, instalações de armazenagem, entre outros.
- 10.1.4. Listar eventuais disputas jurídicas, administrativas ou extrajudiciais a respeito dos ativos da área ou dos bens reversíveis da arrendatária atual, com os respectivos números dos processos.

### 10.2. Documentos

- 10.2.1. Inventário constando todos os bens e ativos afetos à área em questão.
- 10.2.2. Cópia da cláusula contratual ou outro documento que especifique os bens que serão revertidos ao porto ao término do arrendamento atual.
- 10.2.3. Arquivo do memorial descritivo das instalações do terminal, assinado por engenheiro responsável. Se possível, disponibilizar a última versão inserida nos autos do processo da ANTAQ, referente à autorização do terminal (formato PDF ou DOC).
- 10.2.4. Arquivo da planta com *layout* atualizado do arrendamento, demarcando todas as áreas (operacionais e não operacionais, caso haja) (formato JPG, PNG ou PDF). Caso não disponível, justificar.
- 10.2.5. Registros fotográficos das instalações de acostagem, das instalações de armazenagem, dos equipamentos de cais e retroárea (formato JPG ou PNG). Caso não disponível, justificar.
- 10.2.6. Cópias de processos judiciais, administrativos ou documentos extrajudiciais que envolvam disputa de ativos da área ou dos bens reversíveis da arrendatária atual (formato PDF ou DOC).

## **11. NOVOS INVESTIMENTOS**

### **11.1. Informações**

11.1.1. Foram realizados, autorizados ou previstos investimentos, pela arrendatária atual, em obras, projetos de melhoria, expansão do arrendamento ou outros? Em caso positivo, especificar:

- o nome e a descrição do projeto;
- a data do início das obras e da conclusão do projeto;
- se o investimento foi ou não autorizado pela administração portuária ou pelo poder concedente e, em caso positivo, o número do protocolo do pedido de autorização;
- se o investimento já foi amortizado e sofreu depreciação;
- se há pleito de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual em relação ao investimento;
- outras informações julgadas relevantes.

11.1.2. Foram realizados ou previstos investimentos pelo porto organizado, no Plano de Ação do Porto ou não, em obras, projetos de melhoria ou outros, que possam afetar a área em questão? Em caso positivo, especificar:

- o nome e a descrição do projeto;
- a data do início das obras e da conclusão do projeto;
- outras informações julgadas relevantes.

### **11.2. Documentos**

11.2.1. Documentos técnicos (EVTEA, memorial descritivo, plantas) que permitam descrever as obras e projetos/estudos para ampliação ou melhoria do terminal, tanto daqueles que estão em andamento ou dos que serão iniciados no terminal (formato PDF ou DOC).

11.2.2. Cópias de processos judiciais, administrativos ou documentos extrajudiciais que envolvam pleito de autorização de investimentos ou de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual (formato PDF ou DOC).



## 12. AMBIENTAL

### 12.1. Informações

- 12.1.1. A área em questão possui termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, licença prévia, de instalação ou de operação?
- 12.1.2. Há passivos ambientais identificados na área? Quais?
- 12.1.3. Já foram realizados estudos ambientais ou relatórios técnicos de meio ambiente no terminal ou na sua região de abrangência, voltados para o processo de licenciamento ou para o atendimento de condicionantes ambientais e/ou outras exigências?
- 12.1.4. Foram realizados estudos para avaliação preliminar -de passivos ambientais na área do arrendamento?
- 12.1.5. O arrendamento dispõe de um banco de dados onde estejam compilados, de forma sistemática, os dados ambientais já levantados?
- 12.1.6. Existe algum Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) ou acordo formal junto ao órgão ambiental e/ou outro órgão pertinente para questões relacionadas à condicionantes e atendimento a requisitos legais?

### 12.2. Documentos

- 12.2.1. Cópia dos estudos ambientais existentes, como EIA/RIMA, Plano/Relatório de Controle Ambiental, termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, licença prévia, de instalação ou de operação, entre outros, caso existam (formato PDF ou DOC).
- 12.2.2. Cópia da avaliação preliminar de passivos, caso exista (formato PDF ou DOC).
- 12.2.3. Anexar cópia do TAC ou documento similar, caso exista (formato DOC ou PDF).

## 13. URBANÍSTICO

### 13.1. Informações

- 13.1.1. Há algum tipo de externalidade (eventos naturais, ações do homem, questões sociais ou de infraestrutura do município) que impacte direta ou

indiretamente na atividade portuária? Em caso positivo, descrever os impactos relacionados.

13.1.2. Há algum tipo de ocupação na área em conflito com o espaço do complexo portuário ou locais de interesse para expansão das instalações portuárias? Em caso positivo, informar o tipo de ocupação e a sua situação.

13.1.3. Há algum acordo de cooperação ou ações integradas com a prefeitura local ou outros intervenientes relacionados à gestão ambiental, a programas sociais, à infraestrutura urbana e/ou à manutenção e revitalização do entorno do complexo portuário? Em caso positivo, essa iniciativa pode gerar impactos na área em questão? Informar o tipo de acordo e a sua situação?

13.1.4. Há iniciativas e ações realizadas pela arrendatária para qualificar a relação com as comunidades do entorno do complexo portuário? Em caso positivo, informar quais são as ações e a suas situações.

## 13.2. Documentos

13.2.1. Cópias de processos judiciais, administrativos ou documentos extrajudiciais sobre as externalidades, ocupações da área, acordos, ações, referentes aos tópicos anteriores.

## 14. JURÍDICO

### 14.1. Informações<sup>6</sup>

14.1.1. Relatório de todos os processos, arbitragens, inquéritos, investigações ou autuações, judiciais ou administrativas, contenciosas ou não, envolvendo questões nas esferas cível, fiscal, tributária, trabalhista, imobiliária, urbanística, ambiental, penal, comercial, societária, concorrencial, regulatória, administrativa, contratual, de propriedade intelectual e operacional, nos quais a arrendatária figure no pólo ativo ou passivo, que estejam pendentes, se encontrem sob ameaça de serem propostos ou que já tenham sido concluídos, mas que ainda afetem a arrendatária de qualquer forma, que envolvam a arrendatária e: a autoridade portuária; o OGMO; os colaboradores e prestadores de serviços no terminal; os demais arrendatários do porto; o Município em que se situe o terminal e o porto; os Municípios afetados pela operação portuária; o Estado em que se situe o porto; a Secretaria de Portos do Ministério dos Transportes; a

<sup>6</sup> Os relatórios solicitados neste tópico deverão conter as seguintes informações, no que couber: jurisdição, partes, número do processo, natureza do procedimento (cível, comercial, ambiental, administrativa, trabalhista, etc), tipo de ação, data do início, pedido, valor reclamado atualizado, andamento atualizado, opinião quanto à probabilidade de êxito ou perda, indicação quanto à existência de provisionamento do valor contingente no balanço da sociedade e outras informações pertinentes.



Agencia Nacional de Transporte Aquaviário; os órgãos licenciadores – ambientais, aduaneiro, autoridade marítima e outros; outros entre públicos, como o Ministério Público; os transportadores de carga, rodoviários, ferroviários e aquáticos; os parceiros comerciais em geral; outros *players* e *stakeholders*. Inclui-se nessa lista pleitos de prorrogação do arrendamento e de reequilíbrio econômico-financeiro contratual.

- 14.1.2. Relatório de todos os pleitos de prorrogação do arrendamento ainda não realizada e de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual.
- 14.1.3. Relatório constando informações quanto a disputas envolvendo propriedade e o uso da área, inclusive ocupação irregular abrangida pelos terminais ou que represente ameaça ao uso pleno da área.
- 14.1.4. Relatório de inquéritos civis e penais, processos judiciais e administrativos e arbitragens em curso relacionadas aos administradores, sócios, acionistas ou empregados da arrendatária, em razão de sua condição de administradores, sócios, acionistas ou empregados.
- 14.1.5. Relatório de eventuais pendências da arrendatária com acionistas, quotistas, financiadores, fornecedores, clientes, empregados e terceiros em geral, não consubstanciadas em ações judiciais ou em procedimentos de arbitragem, mas que constituam ameaça de litígio, com breve descrição das respectivas pendências, montantes envolvidos e atual estágio de eventuais negociações.
- 14.1.6. Lista dos valores depositados em garantia de pendências judiciais ou administrativas, bem como de garantias reais e cartas de fiança apresentadas pela arrendatária, com a indicação do processo ao qual estão relacionadas.
- 14.1.7. Relatório de demais aspectos relevantes para análise da situação jurídico-econômica, do risco do negócio, da precificação dos ativos portuários, contingências relacionadas a operações e outras restrições que possam afetar o futuro do arrendamento, considerando inclusive as características da região portuária, as vocações dos terminais, a competição intra-porto e entre portos e quaisquer outras restrições existentes.

## **14.2. Documentos**

- 14.2.1. Cópias digitais integrais de todos os processos, arbitragens, inquéritos, investigações ou autuações, judiciais ou administrativas, contenciosas ou não, envolvendo questões nas esferas cível, fiscal, tributária, trabalhista, imobiliária, urbanística, ambiental, penal, comercial, societária, concorrencial, regulatória, administrativa, contratual, de propriedade intelectual e operacional, nos quais a arrendatária figure no pólo ativo ou passivo, que estejam pendentes, se encontrem sob ameaça de serem

propostos ou que já tenham sido concluídos, mas que ainda afetem a arrendatária de qualquer forma, incluindo pleitos de prorrogação do arrendamento e de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual (formato DOC ou PDF).

14.2.2. Cópia das correspondências materialmente relevantes trocadas com a arrendatária, seus advogados, auditores ou consultores, em relação a quaisquer processos, inquéritos, investigações ou autuações (formato DOC ou PDF).

14.2.3. Todas as comunicações e notificações enviadas por órgãos reguladores relativamente a quaisquer processos, investigações e/ou inquéritos judiciais ou administrativos, aos quais a arrendatária está sujeita (formato DOC ou PDF).

14.2.4. Cópia de Termos de Ajustamento de Compromisso de Conduta – TACs ou de Procedimentos Preparatórios firmados ou instaurados pelo Ministério Público Federal/Estadual ou do Trabalho, se existentes, indicando possíveis medidas a serem tomadas ou defesas apresentadas (formato DOC ou PDF).

14.2.5. Cópia de Autos de Inspeção, Infração ou outras ações judiciais envolvendo questões civis, ambientais e trabalhistas da arrendatária (formato DOC ou PDF).

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA - EPL DIGES/GEDOC/PROTOCOLO - CÓDIGO NUP: 50840
<b>CONFERIDO</b>
Processo autuado com <u>25</u> peça(s).
Data: <u>09 / 05 / 2017</u>
<i>Carla Bantol</i> Assinatura
Matr. SIAPE: <u>992449</u>