

DECRETO Nº 24.599 DE 3 DE JULHO DE 1934.

Revigorado pelo Decreto de 29 de novembro de 1991.

~~Revogado pelo Decreto de 15 de fevereiro de 1991~~

Autoriza a concessão de obras e melhoramentos dos portos nacionais, seu aparelhamento e a exploração do respectivo tráfego.

O Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, usando das atribuições que lhe confere o art. 1º do decreto n. 19.398, do 11 de novembro de 1930, e

Considerando que a concessão dos portos nacionais tem sido baseada na lei n. 1.746. de 13 de outubro de 1869 e no inciso 4º, do § único, da art. 7º da lei n. 8.314, de 16 de outubro de 1886;

Considerando que a primeira dessas leis, referindo-se à construção de docas, não prevê a ampliação das instalações portuárias, depois da realização do projeto inicial e do encerramento da respectiva conta de capital;

Considerando que o dispositivo citado, da lei n. 3.314, restringe o prazo de amortização do capital aplicado na construção e no aparelhamento dos portos nacionais, dificultando o financiamento desses empreendimentos;

Considerando que as taxas ad-valorem, de valor variável, criadas pelo mesmo dispositivo, foram substituídas pela taxa fixa, ad-valorem, de 2%, ou, sobre a importação do estrangeiro, por sua vez substituída, com outras taxas aduaneiras, pelo novo imposto adicional de 10%, sobre a importância dos direitos realmente devidos, criada pelo art. 2º, do decreto n. 24. 343, de 5 de junho de 1934;

Considerando que nenhuma das duas leis prevê a colaboração dos Estados com a União, na realização do melhoramento de portos de renda insuficiente para o financiamento das obras indispensáveis, mas, que por motivos de interesse público, devem ser, apesar disso, melhoradas;

Considerando que, assim, se evidencia a necessidade de se estabelecerem novas bases para a concessão dos portos nacionais :

Decreta:

Art. 1º Fica autorizado o Governo Federal a contratar, com a observância das condições estabelecidas neste decreto, o melhoramento e a exploração comercial dos portos nacionais, outorgando concessão, para esse fim, aos Estados, em cujo território se encontrem aqueles portos, ou a entidades privadas, de reconhecida idoneidade técnica e capacidade financeira.

Parágrafo único. O prazo da concessão será fixado de acordo com as dificuldades de execução das obras de melhoramento do porto a conceder, mas em caso algum excederá de 70 anos.

Art. 2º A concessão dos portos nacionais deve abranger:

a) quando necessárias, as obras destinadas a assegurar acesso fácil a esses portos, bem como ancoradouro que ofereça às embarcações que os devam frequentar conveniente abrigo e profundidade compatível com a respectivo porte;

b) as obras e o aparelhamento dos referidos portos necessários à acostagem das embarcações e à movimentação, guarda e conservação das mercadorias destinadas à navegação, ou que, para êsses portos, sejam, por esta, conduzidas;

c) a exploração comercial dêsses portos, que compreende a realização dos serviços portuários, a conservação dos canais de acesso e dos ancoradouros e, ainda, a conservação e renovação do aparelhamento dos mesmos portos.

§ 1º Desde que sejam abertas ao tráfego público as instalações realizadas pelo concessionário de um pôrto, cessarão os serviços portuários a cargo da alfândega, ou mesa de rendas, dêsse pôrto, que passarão a ser executados pelo referido concessinário, naquelas instalações.

§ 2º Não serão mais concedidas licenças para o estabelecimento de entrepôstos particulares e serão cassadas as que estejam em vigor, desde que as instalações portuárias, realizadas pelos concessionários de portos, sejam abertas ao tráfego público. Excetuam-se os entrepôstos destinados a inflamáveis e explosivos, os quais poderão permanecer em funcionamento até que os referidos concessionários disponham de instalações especiais para a guarda e conservação de mercadorias dessa natureza.

Art. 3º Nenhuma concessão de pôrto será outorgada sem prévio e completo estudo da conveniência econômica da realização, de modo a evitar a dispersão do tráfego.

Art. 4º As obras de melhoramento e aparelhamento dos portos nacionais devem ser projetadas com a capacidade necessária para atender a todo o tráfego que afluir a êsses portos e com a margem indispensável, aconselhada pelo estudo das possibilidades econômicas dos respectivos "hinterlands".

Art. 5º As obras e o aparelhamento necessários ao melhoramento dos portos nacionais, serão, em geral, estudados, projetados e orçados por agentes do Govêrno Federal e só poderão ser executados depois de aprovados por atos do mesmo Govêrno Federal e só poderão ser executados depois de aprovados por atos do mesmo Govêrno. Em casos especiais, porém, os estudos, projetos e orçamentos poderão ser feitos pelos concessionários que os submeterão à aprovação do Govêrno, acompanhados da necessária memória justificativa.

Parágrafo único. Quaisquer modificações nos projetos e orçamentos aprovados, deverão ser propostas pelos concessionários ao Govêrno Federal, com os novos projetos e orçamentos e a justificação dessas modificações que não poderão ser postas em prática, antes de aprovadas pelo mesmo Govêrno.

Art. 6º As despesas com a realização, pelo concessionário de um pôrto nacional, das obras e do aparelhamento constantes dos projetos que o Govêrno Federal aprovar, constituirão, depois de verificadas e reconhecidas pelo mesmo Govêrno, parcelas do capital inicial da concessão dêsse pôrto.

Parágrafo único. Essas despesas serão registradas na conta de capital inicial do pôrto, a qual será aberta no início das obras a realizar e será encerrada no fim do décimo ano do prazo da concessão.

Art. 7º Além das obras e do aparelhamento constantes dos projetos e orçamentos aprovados pelo Govêrno, cabe aos concessionários dos portos nacionais a realização da ampliação das instalações dêsses portos, que for exigida, em qualquer tempo, durante o prazo da concessão, pelo desenvolvimento do tráfego dêsses portos.

Parágrafo único. Para a realização das obras e aquisições necessárias à ampliação das instalações, os concessionários observarão o disposto no parágrafo único do art. 5º, dêste decreto.

Art. 8º As despesas decorrentes da ampliação das instalações portuárias, realizadas pelos respectivos concessionários, antes do encerramento da conta do capital inicial, a que se refere o parágrafo único do art.

6º, e que forem verificadas e reconhecidas pelo Governo, constituirão parcelas desse capital inicial e serão registradas na conta referida.

Art. 9º As despesas decorrentes da ampliação das instalações portuárias, realizadas pelos respectivos concessionários, depois do encerramento da conta do capital inicial, a que se refere o parágrafo único do art. 6º, e que forem verificadas e reconhecidas pelo Governo, constituirão parcelas do capital adicional da concessão e serão registradas em contas especiais, de duração não excedente de um decênio, abertas e encerradas, sucessivamente, de acordo com a ocorrência das referidas despesas.

Art. 10. O capital da concessão, reconhecido pelo Governo como aplicado nas instalações portuárias de um porto nacional concedido, será a soma das importâncias totais demonstradas pela conta do capital inicial e pelas diversas contas do capital adicional.

Art. 11. O concessionário, para compensar o capital que empregar na realização das instalações portuárias do respectivo porto, que reverterão ao Governo Federal, findo o prazo da concessão, constituirá pela capitalização de quotas anuais, retiradas da renda líquida que auferir, os seguintes fundos:

a) Fundo de compensação do capital inicial - A constituição desse fundo começará, na data do encerramento da conta respectiva e a quota a capitalizar será calculada de modo a reproduzir a importância desse capital, no fim do prazo da concessão;

b) Fundos de compensação do capital adicional - Para cada parcela do capital adicional, demonstrada em cada uma das contas referidas no art. 9º, será iniciada a constituição de um fundo de compensação, logo após o encerramento da conta correspondente, calculando-se a quota anual a capitalizar de forma a reproduzir a importância da referida parcela, em prazo igual ao de constituição do fundo da alínea a, seja qual for a data do encerramento da conta relativa a essa parcela.

Art. 12. Findo o prazo da concessão, reverterão ao domínio da União, as instalações portuárias do porto, concedido, mediante o pagamento que o Governo fará ao concessionário, em apólices da Dívida Pública Federal, pela cotação que então tiverem na Bolsa de Títulos do Rio de Janeiro da parte de cada uma das parcelas do capital adicional, que nessa data não estiver ainda, compensada pelo respectivo fundo. Ao mesmo tempo, o concessionário incorporará a seu patrimônio as importâncias dos fundos de compensação constituídos ou em constituição.

Art. 13. Ao Governo Federal fica reservado o direito de encampar a concessão dos portos nacionais em qualquer tempo, de decorrido um terço do prazo da concessão.

Parágrafo único. O preço da encampação será a diferença entre a importância do capital reconhecido pelo Governo, como aplicado pelo concessionário nas instalações portuárias e a importância total que acusarem, na ocasião os fundos de compensação em constituição. Esse preço será pago em apólices da Dívida Pública da União em número tal que a renda produzida, em relação ao preço da encampação, seja a mesma que acusar a renda líquida média anual do último quinquênio, em relação àquele capital total, reconhecido pelo Governo, com o máximo de 10 % e o mínimo de 8%.

Art. 14. Para atender aos encargos do capital aplicado nas instalações portuárias dos portos concedidos e para os da conservação e renovação dessas instalações e, bem assim, para o custeio dos serviços portuários contribuirão os armadores cujas embarcações se utilizem daqueles portos e os donos das mercadorias procedentes do "hinterland" desses portos ou a êle destinadas, que sejam carregadas, descarregadas ou baldeadas nos mesmos portos, ou que sejam ali despachadas, prosseguindo em seu transporte.

§ 1º A contribuição referida neste artigo será cobrada pelos concessionários, pela aplicação das taxas de uma tarifa que será por eles proposta ao Governo e aprovada por portaria do ministro da Viação e Obras

Públicas, sujeitas à revisão de cinco em cinco anos.

§ 2º Desde que a renda líquida apurada na tomada de conta anual se mantenha, durante dois anos consecutivos, superior a 10% sobre o capital total reconhecido pelo Governo como aplicado nas instalações portuárias, será revista a tarifa referida no § 1º modificando-se as respectivas taxas com o fim de fazer desaparecer a renda excedente àquele limite.

Art. 15. Os armazens construídos ou adquiridos pelos concessionários e que constituírem parte integrante das instalações portuárias, terão todas as vantagens e onus dos armazens alfândegados e entrepostos públicos.

Art. 16. Serão desapropriados por utilidade pública, se não puderem ser adquiridos por outra forma os terrenos e as construções necessários à execução das obras, ficando a cargo exclusivo do concessionário as despesas de indenização a quaisquer outras decorrentes das desapropriações ou de qualquer outro modo de aquisição, as quais serão levadas à conta do capital do porto, depois de reconhecidas pelo Governo.

Parágrafo único. Os terrenos e benfeitorias adquiridos ou desapropriados, cujo custo tenha sido levado à conta do capital do porto, constituirão parte integrante do patrimônio do porto do que o concessionário tem uso o gozo, durante o prazo da concessão.

Art. 17. Durante o prazo da concessão, os concessionários gozarão de isenção de direitos aduaneiros, de acordo com a legislação em vigor, para os materiais, maquinismos ou aparelhos que importarem para a realização das obras e provimento do aparelhamento dos respectivos portos. bem como para a conservação e renovação das instalações portuárias e para os serviços do tráfego desses portos. Gozarão, além disso, de isenção de todos os demais impostos federais que incidam ou possam incidir nas instalações ou serviços portuários

Art. 18. A execução dos contratos de concessão dos portos nacionais, pelos respectivos concessionários, far-se-á sob a fiscalização do Governo, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Parágrafo único. Serão apuradas, anualmente de acordo com os regulamentos em vigor ou que vierem a ser baixados pelo Governo, as contas de capital e as de custeio dos portos concedidos.

Art. 19. Desde que o melhoramento de um porto nacional, obedecendo a motivos de interesse público, deva ser melhorado, apesar de não oferecer, pelo custo das obras necessárias e pela renda provável de seu tráfego condições para assegurar o financiamento dessas obras o Governo Federal poderá outorgar a respectiva concessão ao Estado em cujo território o porto se encontre, obrigando-se a contribuir com parte do capital necessário ao melhoramento e aparelhamento do referido porto e bem assim, com a entrega ao Estado do produto do imposto adicional de 10%, sobre os direitos aduaneiros, realmente devidos, e arrecadados na respectiva alfândega ou mesa de rendas, para ser incorporado à renda ordinária do tráfego desse porto .

§ 1º No caso previsto neste artigo, a contribuição do Governo Federal, feita antes da inauguração do tráfego do porto concedido, deverá ser descontada da indenização a ser paga ao concessionário, se a concessão for encampada ou rescindida.

§ 2º Desde que com o desenvolvimento do tráfego do porto concedido, a renda das taxas portuárias assegure à parcela do capital próprio, aplicado pelo Estado concessionário, renda líquida de 6%, o Governo Federal suspenderá a entrega do produto do imposto adicional.

Art. 20. As questões que se suscitarem entre o Governo e os concessionários, sobre a inteligência das cláusulas do contratos de concessão, serão decididos por três árbitros sendo escolhidos um pelo Governo,

outro pelo concessionário e um terceiro por acôrdo entre essas duas partes ou por sorteio, entre quatro nomes apresentados, dois por cada um dos árbitros anteriormente escolhidos.

Art. 21. Nos contratos de concessão, o Govêrno Federal estabelecerá além das condições específicas neste decreto todas as demais que julgue necessárias para assegurar sua perfeita execução.

Art. 22. O presente decreto entrará em vigor na data de sua publicação ficando revogada a lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, bem como a disposição contida no inciso 4º, do art. 7º, da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886.

Art. 23. Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 6 de julho de 1934, 113º da Independência e 46º da República.

Getulio Vargas **José Américo de Almeida**

Este texto não substitui o publicado na Coleção de Leis do Brasil de 1934.