



CONCORRÊNCIA E INTEGRAÇÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS NA AMÉRICA LATINA E CARIBE

Eliane Maria Octaviano Martins,
Abogado en Derecho Marítimo e Internacional y Consultora

Cooperación Económica y Técnica

*VIII Reunión Anual del Grupo de Trabajo sobre Comercio y Competencia de América Latina y el Caribe (GTCC)
Brasília, Brasil
10 y 11 de octubre de 2018
SP/VIII RAGTCCALC/Di N° 3*

Copyright ©SELA, octubre de 2018. Todos los derechos reservados.
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas, Venezuela.

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA (sela@sela.org). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.



CONCORRÊNCIA E INTEGRAÇÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS NA AMÉRICA LATINA E CARIBE



SUMÁRIO

- 1. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES
- 2. SISTEMAS PORTUARIOS NA AMERICA LATINA E CARIBE
- 3. ASPECTOS CONCORRENCIAIS DOS PORTOS E SERVIÇOS AGREGADOS
- 4. PERSPECTIVAS PARA OS PORTOS LATINOAMERICANOS E CARIBENHOS – PROPOSTAS PARA INTEGRAÇÃO REGIONAL
- 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS



CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

- ESCOPO:
- Análise da competitividade portuária latino-americana e caribenha observada sob o prisma da regulação da atividade portuária no contexto da concorrência e dos processos de integração econômica.
- HIPÓTESES :
 - » Os portos latino-americanos e caribenhos consolidaram a integração regional e o **estudo não pode trazer contribuições**.
 - » A integração ainda está em desenvolvimento e sua performance **não depende** da legislação concorrencial e regulatória.
 - » A integração ainda está em desenvolvimento e sua performance **depende** da legislação concorrencial e regulatória.



MÉTODO E METODOLOGIA

- **Proceso dedutivo** que permite conhecer aspectos particulares de um fenômeno, em especial atinentes aos aspectos político-econômico e jurídicos.
- **Comparativo**, buscando estabelecer um panorama comparativo das legislações, com vistas a verificação de quais aspectos são passíveis de integração sem alteração normativa e quais aspectos demandariam uma revisão dos dispositivos legais, principalmente aqueles que demandariam uma articulação entre Estados.
- Adotou-se, ainda o **método qualitativo**, estabelecendo crivos revisionais.

RECORTE METODOLÓGICO

- Foram selecionados os **10 maiores portos da América Latina e Caribe**, adotando como base o estudo da ECLAC - Economic Commission for Latin America and the Caribbean **com base na movimentação de TEU**'s ("twent-foot equivalent unit," container padrão de 20 pés) :
- 1. **Colon** (República do **Panamá**);
- 2. **Santos** (República Federativa do **Brasil**);
- 3. **Balboa** (República do **Panamá**);
- 4. **Manzanillo** (**Estados Unidos Mexicanos**);
- 5. **Cartagena** (República da **Colômbia**);
- 6. **Callao** (República do **Peru**);
- 7. **Guayaquil** (República do **Equador**);
- 8. **Kingston** (**Jamaica**);
- 9. **Buenos Aires** (República **Argentina**); e
- 10. **San Antonio** (República do **Chile**).



Ports Ranking

The Top 20 in Latin America and the Caribbean in 2017

ECLAC updates every year its ranking of container port throughput, which shows the cargo volume in data obtained directly from port authorities and terminal operators.

In 2017 this activity rose 6.1%, with a total volume of approximately 50.6 million TEU.

This infographic displays the first 20 ports of the ranking.



TEU

(A standard unit of measurement, equivalent to a container of 20 feet, or 6.25 meters)

- more than 3 million TEU
- between 2 and 3 million TEU
- between 1 and 2 million TEU
- between 700 thousand and 1 million TEU



PRINCIPAIS VARIANTES QUE AFETAM A COMPETITIVIDADE DOS PORTOS – VANTAGENS COMPETITIVAS

- 1) Administração portuária: Modelo de gestão; intervenção estatal e participação privada; parcerias público privadas; atuação comercial; marketing; interfaces adequadas (autoridades e sociedade) ,
- 2) Facilidades marítimas e terrestres: Localização, facilidade de acesso e interligação modal;
- 3) Infraestrutura, automação, número de berços, especialização dos berços (terminais), áreas de estocagem e Calado (profundidade); Tonelagem processada
- 4) Frequencia de navios;
- 5) Tempo de espera para atracação e desatracação
- 6) Sinalização, processos de fiscalização e inspeção, tramites burocraticos
- 7) Custo portuário: tarifas, taxas e impostos;
- 8) Eficiencia das operações portuárias e fatores de produção adequados: mão de obra e equipamentos, procedimentos de armazenagem, serviços de movimentação de carga,
- 9) Índice de acidentes da navegação, avarias maritimas e avarias portuárias, “sinistralidade e “demurrage” ,
- 10) Eficiencia e custo dos Serviços de praticagem e rebocagem
- 11) Segurança: roubos e furtos;, certificação ISPS Code, rotas de “Narcotrafico marítimo e índices de tráfico de entorpecentes (Portos do Brasil, Venezuela , Equador e algumas Ilhas do Carribe tem sido usados no tráfico da droga para a Europa)
- 12) Segurança jurídica (Sistema jurídicos e marcos regulatórios)
- 14) Sustentabilidade e “fair trade”



PARAMETROS E PREMISAS

- Todos os países são parte do sistema da Organização Mundial do Comércio (OMC)
- Nas constituições federais do Brasil, Argentina, Panamá, México, Colombia e Equador há referência do setor portuário em seus dispositivos, embora de teor diverso. O Peru, Chile e Jamaica não referenciam o setor.
- Todos os países tem legislação antitruste e leis específicas de regulação portuária



O SETOR PORTUÁRIO NAS CONSTITUIÇÕES

PAÍS	ANO	ESCOPO
Jamaica	1962	-
México	1917 com alteração em 2017	<p>Artículo 89. Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes [...]</p> <p>XIII. Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación.</p> <p>Artículo 118. Tampoco pueden, sin consentimiento del Congreso de la Unión: I. Establecer derechos de tonelaje, ni otro alguno de puertos, ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones.</p>
Panamá	1972 com alteração em 2004	<p>ARTICULO 258. Pertenecen al Estado y son de uso público y, por consiguiente, no pueden ser objeto de apropiación privada: 1. El mar territorial y las aguas lacustres y fluviales, las playas y riberas de las mismas y de los ríos navegables, y los puertos y esteros. Todos estos bienes son de aprovechamiento libre y común, sujetos a la reglamentación que establezca la Ley.</p> <p>ARTICULO 316. Se crea una persona jurídica autónoma de Derecho Público, que se denominará Autoridad del Canal de Panamá, a la que corresponderá privativamente la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, con arreglo a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable. Tendrá patrimonio propio y derecho de administrarlo. A la Autoridad del Canal de Panamá corresponde la responsabilidad por la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá, constituidos por el agua de los lagos y sus corrientes tributarias, en coordinación con los organismos estatales que la Ley determine. Los planes de construcción, uso de las aguas, utilización, expansión, desarrollo de los puertos y de cualquiera otra obra o construcción en las riberas del Canal de Panamá, requerirán la aprobación previa de la Autoridad del Canal de Panamá.</p>
Peru	1993	-



SETOR PORTUÁRIO NAS CONSTITUIÇÕES

PAÍS	ANO	ESCOPO	
Argentina	1953 com alteração em 1994	CAPITULO CUARTO Atribuciones del Congreso10.- Reglamentar la libre navegación de los ríos interiores, habilitar los puertos que considere convenientes, y crear o suprimir aduanas.	
Brasil	1988 com alteração em 2004	Art. 21. Compete à União: [...] XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: f) os portos marítimos, fluviais e lacustres	Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: [...] X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
Chile	1980	-	
Colômbia	1991 com alteração em 2016	Artículo 361. Acto Legislativo 05 de 2011, artículo 2. El artículo 361 de la Constitución Política quedará así: Los ingresos del Sistema General de Regalías se destinarán al financiamiento de proyectos para el desarrollo social, económico y ambiental de las entidades territoriales; al ahorro para su pasivo pensional; para inversiones físicas en educación, para inversiones en ciencia, tecnología e innovación; para la generación de ahorro público; para la fiscalización de la exploración y explotación de los yacimientos y conocimiento y cartografía geológica del subsuelo; y para aumentar la competitividad general de la economía buscando mejorar las condiciones sociales de la población. Los departamentos, municipios y distritos en cuyo territorio se adelanten explotaciones de recursos naturales no renovables, así como los municipios y distritos con puertos marítimos y fluviales por donde se transporten dichos recursos o productos derivados de los mismos, tendrán derecho a participar en las regalías y compensaciones, así como a ejecutar directamente estos recursos.	
Equador	2008	Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre: [...] 10. El espectro radioeléctrico y el régimen general de comunicaciones y telecomunicaciones; puertos y aeropuertos.	

LEGISLAÇÃO CONCORRENCIAL

PAÍS	LEI	ENTIDADE DE APLICAÇÃO
Argentina	Decreto 766/1944	Subsecretaría de Política y Gestión Comercial de la Secretaría de Industria, Comercio, y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Economía y Producción; Comisión Nacional de Comercio Exterior; Comisión Nacional de Defensa de la Competencia e Autarquía Nacional de Competencia
Brasil	Lei 9.019/1995	CAMEX, Secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica.
Chile	Ley 18.525 e Ley 20.111	Ministerio de Hacienda Comisión Nacional Encargada de Investigar la Existencia de Distorsiones en el Precio de las Mercaderías Importadas, Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, Fiscalía Nacional Económica
Colômbia	Ley 7 de 1991; Decreto 1750/2015; Decreto 2153/1992; Ley 1340/2009,	Superintendencia de Industria y Comercio del Ministerio de Desarrollo Económico
Equador	Ley 12/1997; Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones/2010; Decreto 25/2013; Ley 0/2011	Comité de Comercio Exterior, Ministerio de Comercio Exterior, Superintendencia de Control del Poder de Mercado
Jamaica	Act 22/1999 e Act 9, Fair Competition Act, Ley 9 de Competencia Justa	Fair Trade Commission
México	Ley de Comercio Exterior e Ley Federal de Competencia Económica Comisión de Comercio Exterior	Ley de Comercio Exterior e Ley Federal de Competencia Económica Comisión de Comercio Exterior, Comisión Federal de Competencia Económica.
Panamá	Decreto Ley 6; Decreto Ley 7; Ley 45	Autoridad de Protección al Consumidor y Defensa de la Competencia; Consejo de Gabinete y Ministerio de Comercio e Industrias
Peru	Decreto Legislativo 668 Decreto Supremo 133-91EF; Ley de Represión de Prácticas	INDECOPI. Comisión de Dumping, Subsidios y Eliminación de Barreras Comerciales No Arancelarias. Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

REGULAÇÃO PORTUÁRIA

PAÍS	ANO	ESCOPO
Argentina	1993	LEY 24.093 Ambito de aplicación. Habilitación,. Administración y operatoria portuaria. Jurisdicción y control. Autoridad de aplicación. Reglamentación. Consideraciones finales
Brasil	2013	LEI Nº 12.815 Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.
Chile	1997	Ley 19542 Moderniza el sector portuario estatal. Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente
Colômbia	1991	LEY No. 01 DE 1991 Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones
Equador	2008	LEY GENERAL DE PUERTOS (Decreto Supremo No. 289) Considerando: Que el Gobierno Nacional debe emitir las disposiciones relacionadas con la Política Naviera y Portuaria nacionales, a fin de armonizarla con la Política económica nacional; Que es necesario estructurar debidamente los Organismos que tendrán a su cargo la planificación, dirección, control y ejecución de las actividades portuarias y determinar sus atribuciones de conformidad con las normas de administración y procedimiento actualmente vigente; Que el Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos ha solicitado la promulgación de una nueva Ley General de Puertos de tal manera que permita a la Administración Portuaria alcanzar su máxima eficiencia; y, En uso de las atribuciones de que se halla investido, expide la siguiente:
Jamaica	1972	PORT AUTHORITY ACT – 1972
México	1993	LEY DE PUERTOS
Panamá	2008	LEY 56 De 6 de agosto de 2008



SISTEMAS PORTUARIOS NA AMERICA LATINA E CARIBE

PORTO/PAÍS:	MOVIMENTAÇÃO EM 2017	PROFUNDIDADE MÁXIMA DO CANAL	PROFUNDIDADE MÁXIMA DOS BERÇOS	PORTE	REGIME	PRATICAGEM
Colón - Panamá	3.891.209 teus	16,5m (CCT)	16,5m (CCT)	Médio	Concessão	Disponível e facultativa
Santos - Brasil	3.578.192 teus	13,5m* (Calado Máximo de Operação)	13,5m* (Calado Máximo de Operação)	Médio	Concessão	Disponível e obrigatória
Balboa - Panamá	2.986.617 teus	13,7m	13,7m	Médio	Concessão	Disponível e obrigatória
Manzanillo - México	2.830.370 teus	15,2m	12,2m	Médio	Concessão	Disponível e obrigatória
Cartagena - Colômbia	2.678.005 teus	12,2m	9,1m	Grande	Concessão para exploração	Disponível e obrigatória
Callao - Peru	2.250.224 teus	12,2m	9,1m	Grande	Concessão	Disponível e obrigatória
Guayaquil - Equador	1.871.591 teus	10m	9,1m	Médio	Concessão	Disponível e obrigatória
Kingston - Jamaica	1.560.000 teus	12,2m	7,6m	Médio	Concessão	Disponível e obrigatória
Buenos Aires - Argentina	1.468.960 teus	7,6m	10m	Grande	Concessão	Disponível e obrigatória
San Antonio - Chile	1.296.890 teus	23,2m	9,1m	Médio	Concessão	Disponível e obrigatória



PANAMÁ

1. Setor portuário presente na Constituição? Sim, no artigo 258, que dispõe principalmente que os portos não são objeto de apropriação privada.
2. Lei para regulamentar atividade portuária? Sim, Ley 56 de 6 de agosto de 2008
3. Autoridade competente: Autoridade Marítima Portuária
4. Concorrência portuária é regulamentada? Sim, artigos 7 e 73 da Ley 56/2008
6. Autoridade concorrencial: ACODECO





PORTO DE COLÓN – PANAMÁ

MAIOR PORTO DA AMERICA LATINA EM MOVIMENTAÇÃO DE TEU'S

- Movimentação em 2017: 3.891.209 TEUs
- Profundidade máxima do Canal: 16,5m (CCT)
- Profundidade máxima dos Berços: 16,5m (CCT)
- Porte: médio
- Regime: Concessão
- Praticagem: disponível e facultativa

PUERTO DE COLÓN - PANAMÁ





BALBOA – PANAMÁ

3º MAIOR PORTO EM MOVIMENTAÇÃO DE TEU'S

- Movimentação em 2017: 2.986.617 TEUs
- Profundidade máxima do Canal: 13,7m
- Profundidade máxima dos Berços: 13,7m
- Porte: médio
- Regime: Concessão
- Praticagem: disponível e obrigatória

PUERTO DE BALBOA - PANAMÁ





BRASIL

1. Setor portuário presente na Constituição? Sim, nos artigos 21 e 22.
2. Lei para regulamentar atividade portuária? Sim, Lei 12.815/2013
3. Autoridade competente: Agência Nacional dos Transportes Aquaviários
4. Concorrência portuária é regulamentada? Não. Aplicação da regulamentação dos preços públicos. (9.069/1995) e competência da ANTAQ (10.233/2001)
5. Autoridade concorrencial: CADE – Lei 12.529/2011





PORTO DE SANTOS – BRASIL

2º MAIOR PORTO DA AMERICA LATINA EM MOVIMENTAÇÃO DE TEU'S

- Movimentação em 2017: 3.578.192 TEUs
- Calado Máximo de Operação: 13,5m
- Porte: médio
- Regime: Concessão
- Praticagem: disponível e obrigatória



PORTO DE SANTOS - BRASIL





MÉXICO

- Setor portuário presente na Constituição? Sim, no artigo 89.
- Lei para regulamentar atividade portuária? Sim, Ley de Puertos de 1993.
- Autoridade competente: Secretaria de Comunicação e Transporte
- Concorrência portuária é regulamentada? Sim, artigos 59,60 e 62 da Ley de Puertos
- Autoridade concorrencial: Comissão Federal de Concorrência Econômica.



PUERTO DE MANZANILLO MÉXICO

- Movimentação em 2017: 2.830.370 TEUs
- Profundidade máxima do Canal: 15,2m
- Profundidade máxima dos Berços: 12,2m
- Porte: médio
- Regime: Concessão
- Praticagem: disponível e obrigatória

PUERTO DE MANZANILLO - MÉXICO





COLÔMBIA

- Setor portuário presente na Constituição? Sim, no artigo 361.
- Lei para regulamentar atividade portuária? Sim, Lei 01 de 1991
- Autoridade competente: Superintendência de Portos e Transporte
- Concorrência portuária é regulamentada? Sim, artigos 20 a 22 da Lei 01 de 1991
- Autoridade concorrencial: Superintendencia de Industria y Comercio
- Praticagem: obrigatória





PUERTO DE CARTAGENA COLÔMBIA

- Movimentação em 2017: 2.678.005 TEUs
- Profundidade máxima do Canal: 12,2m
- Profundidade máxima dos Berços: 9,1m
- Porte: grande
- Regime: Concessão para exploração
- Praticagem: disponível e obrigatória

PUERTO DE CARTAGENA - COLÔMBIA





PERU

- Setor portuário presente na Constituição? Não
- Lei para regulamentar atividade portuária? Sim, Lei 27.943
- Autoridade competente: Autoridad Portuaria Nacional.
- Concorrência portuária é regulamentada? Sim, artigo 20.
- Autoridade concorrencial: Instituto Nacional de Defensa da Concorrência e Proteção da Propriedade Intelectual.



PUERTO DE CALLAO - PERU

- Movimentação em 2017: 2.250.224 TEUs
- Profundidade máxima do Canal: 12,2m
- Profundidade máxima dos Berços: 9,1m
- Porte: grande
- Regime: Concessão
- Praticagem: disponível e obrigatória

PUERTO DE CALLAO - PERU





GUAYAQUIL - EQUADOR

- Movimentação em 2017: 1.871.591 TEUs
- Profundidade máxima do Canal: 10m
- Profundidade máxima dos Berços: 9,1m
- Porte: médio
- Regime: Concessão
- Praticagem: disponível e obrigatória

GUAYAQUIL - EQUADOR





JAMAICA

- Setor portuário presente na Constituição? Não.
- Lei para regulamentar atividade portuária? Sim, Port Authority Act (1972)
- Autoridade competente: Port Authority of Jamaica.
- Concorrência portuária é regulamentada? Não.
- Autoridade concorrencial: Fair Trading Commission



KINGSTON - JAMAICA

- Movimentação em 2017: 1.560.000 TEUs
- Profundidade máxima do Canal: 12,2m
- Profundidade máxima dos Berços: 7,6m
- Porte: médio
- Regime: Concessão
- Praticagem: disponível e obrigatória

KINGSTON - JAMAICA





ARGENTINA

- Setor portuário presente na Constituição? Sim, capítulo 4.
- Lei para regulamentar atividade portuária? Sim, Ley 24.093
- Autoridade competente: Administracion General de Puertos
- Concorrência portuária é regulamentada? Não. Apenas determina a livre concorrência.
- Autoridade concorrencial: Autarquia Nacional de Competencia.

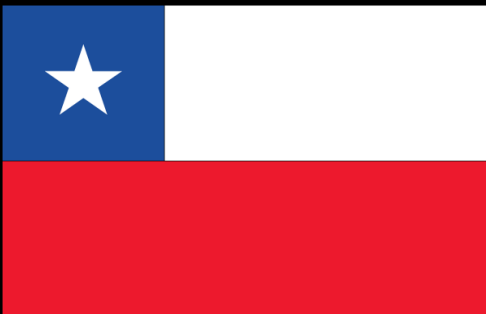


BUENOS AIRES - ARGENTINA

- Movimentação em 2017: 1.468.960 TEUs
- Profundidade máxima do Canal: 7,6m
- Profundidade máxima dos Berços: 10m
- Porte: grande
- Regime: Concessão
- Praticagem: disponível e obrigatória

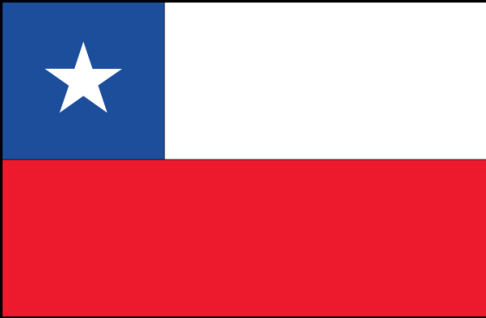
BUENOS AIRES - ARGENTINA





CHILE

- Setor portuário presente na Constituição? Não.
- Lei para regulamentar atividade portuária? Sim, Ley 19.542
- Autoridade competente: Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial e Lacustre.
- Concorrência portuária é regulamentada? Não. Apenas determina a livre concorrência.
- Autoridade concorrencial: Fiscalía Nacional Económica.



SAN ANTONIO - CHILE

- Movimentação em 2017: 1.296.890 TEUs
- Profundidade máxima do Canal: 23.2m
- Profundidade máxima dos Berços: 9.1m
- Porte: médio
- Regime: Concessão
- Praticagem: disponível e obrigatória

SAN ANTONIO - CHILE





ASPECTOS CONCORRENCIAIS

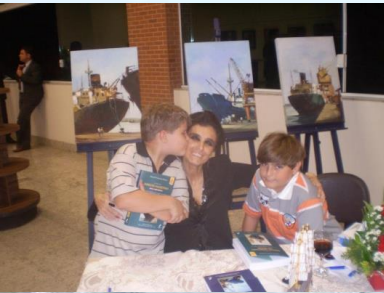
- Concorrência intraportuária e interportuária
- Desafios para acesso marítimo
- Desafios terrestre
- Desafios tecnológicos
- Aspectos econômicos
- Aspectos legais
- Aspectos ambientais



PERSPECTIVAS INTEGRACIONISTAS

- Consolidação de um sistema de defesa da concorrência construído pela reflexão jurídica/econômica
- Harmonização de normas, publicidade e previsibilidade
- Publicidade
- Política de concorrência:
- Fair Trade e sustentabilidade
- Convergência regulatória

“Valeu a pena? Tudo vale a pena
Se a alma não é pequena.
Quem quer passar além do Bojador
Tem que passar além da dor.
Deus ao mar o perigo e o abismo deu,
Mas nele é que espelhou o céu”.
(Mar Portugues - Alvaro de Campos, um dos
heterônimos de Fernando Pessoa)



MUITO OBRIGADA

Eliane M. Octaviano

eo@elianeoctaviano.com ou emom@uol.com.br

Whatsapp 55 13 982233222

- MUITO OBRIGADA
- Profa. Dra. Eliane M. Octaviano Martins
eo@elianeoctaviano.com
emom@uol.com.br
Whatsapp 55 13 982233222

