



## Presidência da República

### DESPACHOS DA PRESIDENTA DA REPÚBLICA

#### MENSAGEM

Nº 222, de 5 de junho de 2013.

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público, o projeto de lei de conversão que "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".

Ouvidos, os Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão e a Secretaria de Portos da Presidência da República manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

#### Inciso VIII do art. 2º

"VIII - terminal indústria: instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e explorada mediante autorização, que atenda, cumulativamente, aos seguintes critérios:

a) movimentação exclusiva de cargas pertencentes ao autorizado, suas controladoras ou controladas, exceto nos casos previstos no art. 13 desta Lei;

b) integração a áreas industriais ou de produção ou estoque de produtos agropecuários, ou de lavra de jazidas de minerais, inclusive hidrocarbonetos, pertencentes ao mesmo grupo econômico; e

c) movimentação exclusiva de granéis sólidos e líquidos, insumos e produtos intermediários destinados às áreas de que trata a alínea b."

#### Inciso V do art. 8º

"V - terminal indústria."

#### §§ 2º e 3º do art. 9º

"§ 2º É dispensável o procedimento previsto no inciso II do § 1º para requerimento de autorização de terminal indústria, desde que não haja interferência nas operações de instalações portuárias em áreas de portos organizados próximas.

§ 3º Na hipótese de dispensa prevista no § 2º, é vedada a conversão da autorização para a exploração de terminal indústria em qualquer das outras modalidades de exploração previstas nesta Lei, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos."

#### Razões dos vetos

"O conceito de terminal indústria incluído no projeto de lei retoma a distinção entre carga própria e de terceiros, cuja eliminação era uma das principais finalidades do novo marco legal para o setor portuário. A retomada de restrições ao tipo de carga a ser movimentada em cada terminal portuário constitui um empecilho à ampla abertura do setor e à elevação da concorrência, objetivos primordiais da Medida Provisória."

#### § 4º do art. 6º

"§ 4º É vedada a participação na licitação a que se refere o caput de empresas com participação societária de empresas de navegação marítima em percentuais superiores a 5% (cinco por cento), excluídas desta vedação as empresas públicas, as sociedades de economia mista e suas subsidiárias."

#### § 4º do art. 8º

"§ 4º É vedada a participação na licitação a que se refere o caput de empresas com participação societária de empresas de navegação marítima em percentuais superiores a 5% (cinco por cento), excluídas desta vedação as empresas públicas, as sociedades de economia mista e suas subsidiárias."

#### Razões dos vetos

"Em que pese a intenção meritória de preservar a concorrência no setor portuário, da maneira como foram redigidos, os dispositivos restam inócuos. Em primeiro lugar, porque se limitam a impor restrições à participação das empresas de navegação na licitação, mas silenciam sobre a possibilidade dessas mesmas empresas adquirirem participação societária em terminais portuários. Além disso, os dispositivos criam uma regra que

é facilmente superável por meio de acordos de acionistas e outras operações societárias, pois não qualificam o tipo de participação vedado, nem estendem as limitações ao grupo econômico como um todo. Por fim, no caso do art. 8º, § 4º, o texto faz referência à participação em licitações para terminais autorizados, procedimento que sequer é previsto no projeto de lei."

#### Parágrafo único do art. 28

"Parágrafo único. Caso o interessado entenda necessária a utilização de mão de obra complementar para execução das operações referidas no caput, deverá requisitá-la ao órgão gestor de mão de obra, regra que também se aplica aos casos em que for utilizada embarcação na navegação interior para suprir impossibilidade de acesso de embarcação de longo curso e cabotagem."

#### Razões do veto

"A modificação promovida no dispositivo, que tratava primordialmente da dispensa da intervenção de operadores portuários, estende impropriamente a intermediação do órgão gestor de mão de obra às embarcações de navegação interior. Além disso, a proposta extrapola os termos do acordo negociado entre o Poder Executivo, os representantes do Congresso Nacional e as entidades representativas dos trabalhadores portuários. O veto não afeta a regra prevista no próprio projeto de lei para utilização do órgão gestor de mão de obra dentro do porto organizado."

#### Art. 69

"Art. 69. As concessões e permissões mencionadas no § 3º do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, com a redação dada pela Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003, vigentes por ocasião da publicação desta Lei, serão prorrogadas de forma a se atingir o prazo de 25 (vinte e cinco) anos, contados da data de assinatura do respectivo instrumento concessório, podendo ser prorrogado por 5 (cinco) anos."

#### Razão do veto

"O dispositivo trata de matéria estranha ao projeto de lei e que poderá ser debatida pelo Congresso Nacional durante a tramitação da Medida Provisória nº 612, de 2013."

Os Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, a Advocacia Geral da União e a Secretaria de Portos da Presidência da República opinaram pelo veto ao dispositivo a seguir transcrito:

#### § 1º do art. 5º

"§ 1º Os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, contado da data da assinatura, prorrogável uma única vez, até atingir o prazo máximo de 50 (cinquenta) anos, desde que o concessionário ou arrendatário, conforme o caso, promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias."

#### Razões do veto

"A alteração realizada no texto excluiu a expressão 'a critério do Poder Concedente'. Assim, pretendeu criar um mecanismo de prorrogação automática das concessões e dos arrendamentos, que dependeria apenas da realização dos investimentos previstos em contrato. Tal modificação retira do Poder Executivo a prerrogativa de avaliar a conveniência e a oportunidade de cada prorrogação, prejudicando a sua capacidade de planejamento e gestão do setor portuário e violando o princípio constitucional da Separação de Poderes."

Já os Ministérios da Fazenda, da Justiça, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Trabalho e Emprego e a Secretaria de Portos da Presidência da República manifestaram-se pelo veto ao seguinte dispositivo:

#### § 5º do art. 17

"§ 5º A vigilância e a segurança do porto organizado serão exercidas diretamente pela Guarda Portuária."

#### Razões do veto

"O dispositivo pode acarretar conflitos entre as atribuições previstas para a guarda portuária e as competências exercidas privativamente por alguns órgãos públicos no porto. Notadamente, o texto é incompatível com o art. 24, III, do projeto de lei, que estabelece para o Ministério da Fazenda a função de 'vigilância aduaneira' e de 'reprimir o contrabando e o descaminho'. Finalmente, a proposta viola o acordo que havia sido estabelecido entre o Poder Executivo, os representantes do Congresso Nacional e as entidades representativas dos trabalhadores portuários, segundo o qual o tema da guarda portuária seria tratado na forma do inciso XV do próprio art. 17."

Ouvidos, os Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Trabalho e Emprego e a Secretaria de Portos da Presidência da República manifestaram-se pelo veto ao seguinte dispositivo:

#### Art. 45

"Art. 45. É necessária a inscrição do trabalhador portuário avulso em cadastro de trabalhadores portuários avulsos que ateste a qualificação profissional para o desempenho das atividades previstas no § 1º do art. 40 desta Lei."

#### Razões do veto

"Da forma redigida, o texto não deixa claro qual o alcance deste novo cadastro. Se for voltado aos trabalhadores que atuam dentro do porto organizado, o dispositivo conflita diretamente com as competências do órgão gestor de mão de obra, previstas nos arts. 32, II e III, e 41, I e § 1º do projeto de lei. Por outro lado, se não for este o caso, o artigo parece reproduzir o funcionamento do órgão gestor de mão de obra para os trabalhadores que atuam fora do porto organizado. Isso porque trata como obrigatória a inscrição dos trabalhadores portuários avulsos no cadastro criado. Dessa forma, o dispositivo violaria um dos principais itens do acordo negociado entre o Poder Executivo, os representantes do Congresso Nacional e as entidades representativas dos trabalhadores portuários, ao estender a lógica do órgão gestor de mão de obra para os terminais localizados fora da área do porto organizado."

Os Ministérios da Fazenda, da Justiça, do Planejamento, Orçamento e Gestão, a Advocacia Geral da União e a Secretaria de Portos da Presidência da República manifestaram-se, ainda, pelo veto aos seguintes dispositivos:

#### Art. 56

"Art. 56. Os contratos de arrendamento celebrados anteriormente à Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, deverão ser renovados por mais 1 (um) único período, não inferior ao prazo consignado no respectivo contrato.

Parágrafo único. Os contratos de concessão de portos públicos a empresas privadas celebrados pela União antes de 25 de fevereiro de 1993 poderão, a critério do poder concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez, pelo prazo de até 5 (cinco) anos."

#### Razões do veto

"O caput propõe a renovação obrigatória dos contratos de arrendamento celebrados antes da Lei nº 8.630, de 1993. Tal proposta viola o princípio constitucional da Separação de Poderes, ao retirar do Poder Executivo a prerrogativa de avaliar a conveniência e a oportunidade de eventuais prorrogações daqueles contratos. Além disso, ao impor uma renovação para todos os instrumentos, independentemente da previsão contratual e da vigência de cada um deles, a proposta fere também o princípio da isonomia. O parágrafo único, por sua vez, refere-se a um único caso em todo País, o Porto de Imbituba. Tal concessão já está vencida desde 2012 e os preparativos para uma nova licitação já estão em andamento. Os dois dispositivos, em conjunto, prejudicam a capacidade do Poder Concedente de planejar e gerir o setor portuário nacional."

#### §§ 2º e 4º do art. 57

"§ 2º A obrigação prevista no § 1º respeitará o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e as condições de competitividade entre portos organizados e terminais de uso privado."

"§ 4º A prorrogação dos contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, poderá ocorrer por uma única vez e pelo prazo máximo previsto em contrato, desde que o arrendatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias."

#### Razões dos vetos

"O texto tenta estabelecer, para os terminais já instalados, salvaguardas contra a ampliação da competição no setor portuário. Com isso, extrapola os termos dos contratos de arrendamento vigentes, confunde os dois regimes de exploração de instalações portuárias e contraria um dos objetivos centrais da Medida Provisória, que era o aumento da concorrência no setor. Ademais, ao propor novamente a prorrogação automática dos contratos de arrendamento, viola o art. 2º da Constituição Federal."