



## MP 945/2020: ALTERAÇÕES NA LEI DOS PORTOS

*Marcus Quintella e Marcelo Sucena, FGV Transportes*

*Antonio Noronha e Claudio Lampert, Faveret/Lampert Advogados*

*Roberto Levier, Waterline Maritime Strategies*

O Brasil detém uma costa com aproximadamente 7.400 km de extensão e possui 60.000 km de vias fluviais e lacustres navegáveis, mas aproveita apenas 20% desse total. Segundo a ANTAQ, existem 215 instalações portuárias, incluindo-se 34 portos organizados, 147 terminais de uso privativo, 32 estações de transbordo, além de 2 de instalações de turismo.

Até maio de 2020, cerca de 65% da carga aquaviária no país passou pelos portos privados, com destaque para os graneis sólidos, em franco crescimento, com quase 60% do total transportado. Apesar dessa menor parcela operativa, os portos públicos brasileiros registraram um aumento de 7% na movimentação de cargas, em comparação entre os primeiros semestres de 2019 e 2020.

Com o advento da pandemia da COVID-19, vários setores produtivos foram impactados, principalmente seus trabalhadores. O transporte aquaviário não ficou distante dessa realidade. Essa situação tem levado os poderes Executivo e Legislativo à publicação de diversos dispositivos legais com a finalidade de adequar-se à situação diferenciada. Esse é o caso da MP 945/2020, editada pelo Poder Executivo, em abril deste ano, em resposta à pandemia decorrente da COVID-19, no âmbito do setor portuário, cujo processo legislativo de conversão em lei foi concluído recentemente, em 30/07, e que ainda depende de sanção ou veto presidencial.

O projeto de lei de conversão prevê medidas de proteção ao trabalhador portuário durante a pandemia, bem como estabelece alterações de carácter permanente nas Leis nº 10.233/2001 (norma de criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ), 11.033/2004 (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO) e 12.815/2013 (marco regulatório do setor portuário), em especial:

- afastamento remunerado dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs) pertencentes aos grupos de risco da Covid-19, sendo a indenização compensatória mensal equivalente a 70% (setenta por cento) da média mensal recebida pelo TPA, entre 1º de abril de 2019 e 31 de março de 2020, a qual não poderá ser inferior ao salário-mínimo para os TPAs que possuem vínculo apenas com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) do respectivo porto organizado. A referida indenização deverá ser paga pelos operadores portuários e demais tomadores de serviço do OGMO;
- ausência de renovação do REPORTO, cujo regime de incentivo encerrará em 31 de dezembro de 2020 (artigo 16 da Lei nº 11.033/2004);
- alteração do artigo 3º da Lei nº 12.815/2013, para prever o regime de liberdade de preços nas operações portuárias (equiparação remuneratória entre terminais arrendados e terminais de uso privado – TUPs);
- alteração substancial do artigo 5º da Lei nº 12.815/2013, que passa a tratar, em 04 (quatro) novos subartigos (5º-A a 5º-D), do regime de concessão de porto organizado, de arrendamento de terminais e de uso temporário de instalação portuária. Essas alterações legislativas:
  - autorizam a dispensa de licitação quando comprovada a existência de um único interessado na exploração do terminal público, após processo de chamamento público a ser realizado conforme o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto (PDZ);
  - retiram métricas de níveis de serviço e cláusulas de reversão como disposições obrigatórias dos contratos de arrendamento; e
  - criam hipótese legal de ocupação de área mediante Contrato de Uso Temporário, instituto que não estava expresso no marco regulatório vigente e que permite à autoridade portuária ceder temporariamente instalações e áreas portuárias a particulares, sem licitação ou mediante processo seletivo simplificado.

- alteração da Lei nº 10.233/2001, de modo a permitir expressamente que a ANTAQ regulamente outras formas de ocupação e exploração de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação específica.

Segundo a Agência Senado, o peso do setor portuário foi fundamental para a aprovação da MP 945, visto que responde por 95% do comércio exterior, movimenta uma média de R\$ 293 bilhões anualmente (14,2% do PIB) e é considerado essencial para evitar o desabastecimento das cadeias produtivas.

Apesar de todo o otimismo do governo com os possíveis benefícios da MP 945, parece existir um descontentamento dos trabalhadores portuários, de um modo geral, uma vez que eles consideram que haverá prejuízo para a categoria pelo fato do impedimento legal de realização de greves e da facilitação da contratação de qualquer trabalhador portuário. Por outro lado, a vigência de 120 dias das novas regras, a contar da publicação da futura lei, com as eventuais prorrogações, não convence aos operadores, armadores e outros portuários que o Brasil passará a outro patamar de produtividade dos portos brasileiros.

Por fim, cabe uma pergunta: quais seriam as medidas mais adequadas e eficazes para o setor portuário brasileiro, para que a cabotagem possa se desenvolver com mais rapidez? Que tipo de ação governamental agradaria aos trabalhadores portuários, armadores e operadores?

---

“Este artigo expressa a opinião dos autores, não representando necessariamente a opinião institucional da FGV.”

#### Apoio institucional



FAVERET | LAMPERT



waterline  
maritime  strategies

#### Apoio de mídia



portosenavios