



# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 945, DE 2020

Dispõe sobre as medidas temporárias em resposta à pandemia decorrente da covid-19 no âmbito do setor portuário e sobre a cessão de pátios sob administração militar.

**Autor:** Poder Executivo

**Relator:** Deputado Felipe Francischini – PSL/PR

## I – RELATÓRIO

A Medida Provisória (MPV) nº 945, de 4 de abril de 2020, institui medidas especiais e temporárias em resposta à pandemia decorrente da covid-19, com o objetivo de garantir a continuação das operações portuárias, consideradas atividades essenciais, tratadas nos arts. 2º a 7º e 9º da MPV. Além disso, a MPV em análise dispõe sobre a cessão de uso especial de pátios sob administração militar, tratada em seu art. 10. A MPV altera, ainda, através dos seus arts. 8º e 11, o art. 95 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986).

De acordo com a Exposição de Motivos nº 11/2020, em função da declaração pela Organização Mundial de Saúde (OMS) da situação de pandemia causada pela Covid-19, o Ministério da Infraestrutura entende que são necessários esforços conjuntos de toda a sociedade para conter a disseminação da doença.





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nesse contexto, o Ministério ponderou sobre o peso do setor portuário na economia nacional, representando cerca de 95% do comércio exterior, movimentando uma média de 293 bilhões anualmente, o que representa 14,2% do PIB brasileiro, e sobre a essencialidade de se evitar o desabastecimento das cadeias produtivas.

Para cumprir o objetivo de preservar o setor portuário e evitar o desabastecimento das cadeias produtivas, o Ministério da Infraestrutura sugeriu diversas medidas, tais como: evitar a escalação de trabalhadores portuários avulsos que estejam em grupo de risco; previsão de recebimento de indenização compensatória para os impedidos de trabalhar; previsão de livre contratação por tempo determinado pelos operadores portuários que não sejam atendidos pela indisponibilidade de trabalhadores avulsos; dentre outras medidas previstas na Medida Provisória.

Com relação ao setor aéreo, o Ministério da Infraestrutura objetiva autorizar o uso especial de pátios sob administração militar, a título gratuito, às pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte aéreo público, durante o estado de calamidade como forma de atenuar os prejuízos advindos da pandemia do novo coronavírus, uma vez que não precisarão incorrer em altos custos de manter as aeronaves estacionadas nos aeroportos. Além disso, com vista a adequar o art. 95 do Código Brasileiro de Aeronáutica, propôs que a comissão Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) trate de temas afetos à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) relacionados à função de propor diretrizes destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.

Foram inicialmente apresentadas 128 Emendas de comissão à Medida Provisória nº 945, de 2020. As seguintes Emendas foram retiradas pelos respectivos autores: 9, 17 e 25, conforme Requerimentos nº 662/2020 do Deputado Paulo Pereira da Silva e nº 661/2020 do Deputado Hugo Leal.





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

Vale destacar que a Medida Provisória nº 945, de 2020 teve sua vigência prorrogada por sessenta dias, conforme Ato nº 54, de 29/05/2020, do Presidente da Mesa do Congresso Nacional (DOU de 01/06/2020).

É o relatório.

## II – Voto do Relator

### II.1 – DA ADMISSIBILIDADE – ATENDIMENTO AOS PRESSUPOSTOS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA, DA CONSTITUCIONALIDADE EM SEUS ASPECTOS FORMAIS E MATERIAIS, DA JURIDICIDADE E DA TÉCNICA LEGISLATIVA

A Medida Provisória em análise atende aos requisitos de relevância e urgência previstos no art. 62, *caput*, da Constituição Federal. O primeiro em função do grave quadro sanitário e econômico decorrente da pandemia. O segundo em decorrência da necessidade de rápida reação e planejamento de ações de combate aos efeitos provocados por aquela situação.

No que se refere aos aspectos formais de constitucionalidade, constata-se que a edição da Medida Provisória em apreço não afronta a qualquer aspecto procedimental previsto na Carta Magna, atendendo, especialmente, aos ditames do art. 62, § § 1º e 10 e art. 246.

Quanto à constitucionalidade material, verifica-se que esta Medida Provisória não fere princípios e valores da Constituição Federal, não havendo, portanto, óbice constitucional à sua admissão.

Observa-se, ainda, a juridicidade da matéria objeto da MP, uma vez que está em consonância com o ordenamento jurídico em vigor, não violando qualquer princípio do direito.





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em relação à técnica legislativa, confirma-se o atendimento aos preceitos da Lei Complementar nº 95, de 1998, sem ressalvas.

Portanto, a Medida Provisória nº 945, de 2020, atende aos requisitos constitucionais de relevância e urgência, aos aspectos formais e materiais de constitucionalidade, à juridicidade e à boa técnica legislativa.

A mesma situação se verifica quanto à maioria das Emendas apresentadas, que atendem à constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, à exceção das Emendas nº 4 a 7, que, por conterem matéria estranha ao objeto da Medida Provisória, incidem em inconstitucionalidade.

## II.2 – DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

A Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, estabelece, em seu art. 5º, § 1º, que o exame de compatibilidade orçamentária e financeira das MPs “abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento às normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (LRF), a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União”.

A Medida Provisória nº 945 dispõe sobre medidas que visam garantir o bom funcionamento das atividades portuárias e amenizar o impacto no setor aéreo diante do cenário de saúde pública e econômico decorrente do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020.

Nessa situação de calamidade pública reconhecido pelo Poder Legislativo, o art. 65 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), dispensa a necessidade de atingimento de resultados fiscais.





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

Cabe destacar, ainda, a aprovação da Emenda Constitucional nº 106, promulgada em 8 de maio de 2020, que instituiu o Regime Extraordinário Fiscal, conhecido como “Orçamento de Guerra”, para enfrentamento da calamidade pública, que dispõe em seu art. 3º:

*“Desde que não impliquem despesa permanente, as proposições legislativas e os atos do Poder Executivo com propósito exclusivo de enfrentar a calamidade e suas consequências sociais e econômicas, com vigência e efeitos restritos à sua duração, ficam dispensados da observância das limitações legais quanto à criação, à expansão ou ao aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento de despesa e à concessão ou à ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita.”*

Dessa forma, as proposições que impliquem aumento de despesa ou diminuição de receita, de forma não permanente e que objetivarem enfrentar as consequências do estado de calamidade, estão dispensadas de indicar medidas de compensação, uma vez que para tais iniciativas não se exige o cumprimento das metas fiscais, conforme previsão do art. 65, II, da Lei de Responsabilidade Fiscal.

## II.3 – DO MÉRITO

Diante do atual cenário de calamidade pública em decorrência da crise sanitária e econômica, torna-se essencial que o Poder Público tome medidas que minimizem o impacto na sociedade.

O Poder Executivo, ao editar a Medida Provisória nº 945, de 2020, mostra-se sensível ao setor portuário e aeronáutico, que emprega milhares de trabalhadores e representa fatia relevante da economia nacional.





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

O setor portuário é essencial para a economia nacional, representando cerca de 95% da corrente de comércio exterior que passa pelo País e movimenta, em média, 293 bilhões anualmente, o que representa 14,2% do PIB brasileiro.

Atualmente, 100% das cargas do agronegócio são escoadas pelos portos e diversos artigos de primeira necessidade também são importados por este meio, razão pela qual é essencial, para se evitar o desabastecimento de cadeias produtivas, impactando toda a população, a continuidade desta atividade.

A Medida Provisória mostra-se vantajosa tanto para o setor empresarial, quanto para os trabalhadores portuários em situação de risco, eis que a estes foi garantida uma indenização compensatória de 50% da média mensal recebida entre 1º de outubro de 2019 e 31 de março de 2020.

Contudo, alguns aprimoramentos merecem ser efetuados. Em suma, abordou-se as seguintes questões: i) possibilidade de o trabalhador acima de sessenta e cinco anos ser escalado quando comprove condições de saúde para tal; ii) a fixação de que o valor da indenização dos trabalhadores não seja inferior ao salário mínimo nacional para os que trabalham apenas no setor; iii) a forma de financiamento dos recursos para garantir a indenização dos trabalhadores, por meio do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo; iv) o condicionamento da possibilidade de prorrogação das medidas previstas nos arts. 2º, 3º 4º, ao tempo que perdurar o estado de calamidade pública decorrente da pandemia da covid-19, sem a necessidade de edição de decreto pelo Poder Executivo; v) a suspensão das contribuições de que trata a Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968; vi) a prorrogação do instituto do Reporto previsto na Lei nº 11.033, de 21 de abril de 2004; vii) a autorização para a União custear as despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, no período de 1º de abril a 30 de





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

setembro de 2020, por meio de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC.

No tocante à restrição de escala dos trabalhadores portuários avulsos, prevista no art. 2º, IV, da Medida Provisória, entende-se que aqueles trabalhadores que comprovem boa condição de saúde, independentemente da idade, possam decidir atuar em suas atividades laborais.

Com relação à indenização de que trata o art. 3º, como forma de garantir um piso para este valor, inseriu-se em sua parte final a disposição de que a remuneração indenizatória não será inferior a um salário mínimo para os que trabalham apenas no setor.

Quanto ao custeio da indenização de que trata o art. 3º, sugeriu-se, como forma de não onerar o setor portuário neste momento, a utilização do saldo existente no Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, que tem parte de seus recursos contingenciados.

O Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM foi criado pelo Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, e seus recursos são formados com destinação exclusiva para atender despesas com o “desenvolvimento do ensino profissional marítimo, a cargo da Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha”.

O funcionamento do FDEPM foi regulamentado pelo Decreto nº 968, de 29 de outubro de 1993, o qual, segundo o seu artigo 2º, inciso I, previu que os seus recursos são recolhidos a partir de guias do INSS e geridos pela Diretoria de Portos e Cotas da Marinha do Brasil. Ocorre que, como acima mencionado, parte do fundo tem sido contingenciado, razão pela qual, na prática, as empresas do setor portuário acabam por realizar o treinamento de seus trabalhadores portuários, além de permanecerem recolhendo a contribuição devida ao fundo.





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

Portanto, como forma de amenizar o impacto do setor portuário no atual cenário, ponderou-se pela suspensão das contribuições de que trata a Lei nº 5.461 de 25 de junho, de 1968, na forma do Projeto de Lei de Conversão.

Ademais, outra importante medida de alívio econômico para o setor portuário é a prorrogação do instituto do Reporto previsto na Lei nº 11.033, de 21 de abril de 2004. Tal instituto permite a suspensão de tributos quando da compra ou importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens destinados ao ativo imobilizado de seus beneficiários. O art. 16 da Lei nº 11.033, de 2004, prevê o uso do Reporto até 31 de dezembro de 2020, sugerindo-se, portanto, a prorrogação deste prazo por mais 5 (cinco) anos, como forma de amenizar o impacto da pandemia provocada pela Covid-19 ao setor.

Em reuniões com o Ministério da Infraestrutura e com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, com o objetivo de adotar medidas para modernizar o arcabouço jurídico do setor, propõe-se: i) melhorar a lógica de preços livres vigente nas operações portuárias brasileiras; ii) a distinção de regras entre os contratos de concessão e arrendamento, visando estabelecer para os contratos de arrendamento regras e conceitos mais claros de exploração de atividade econômica e simplificar os processos de reequilíbrio contratual; iii) a criação de uma hipótese legal de dispensa de licitação para contratos de arrendamento; e, iv) a criação de hipótese legal para ocupação de área mediante a celebração de contrato de uso temporário.

Quanto ao setor aéreo, que também foi bastante afetado pela pandemia causada pelo Covid-19 e que possui participação relevante na economia nacional, gerando milhares de empregos, também precisa de um auxílio da União neste momento. Por essa razão, a Medida Provisória estabeleceu a disponibilização dos pátios sob administração militar para que





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

as aeronaves possam permanecer estacionadas no período de calamidade pública.

Em acordo comercial com a Infraero, o pagamento dessas tarifas de permanência fora postergado para setembro do corrente ano. Esse cenário excepcional de aeronaves em solo implicará em custos extraordinários para as empresas aéreas, em um momento em que suas receitas estão sendo consideravelmente impactadas e reduzidas, gerando um alto risco de saída das companhias aéreas do mercado, sem paralelo na economia nacional.

Nesse contexto, a Secretaria Nacional de Aviação Civil propôs que os aeroportos administrados pela Infraero pudessem oferecer os serviços de estacionamento das aeronaves com o custeio da União através do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, como forma de aliviar a crise econômica que já afeta o setor.

Quanto à autorização para a União custear as despesas com serviços de estacionamento através do referido fundo para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, no período de 1º de abril a 30 de setembro de 2020, é sabido que, com a disseminação acelerada do COVID-19, as pessoas deixaram de viajar e os governos de vários países, para tentar conter a expansão da pandemia, passaram a adotar algumas medidas mitigadoras, tais como a restrição de ingresso de estrangeiros e fechamento de aeroportos, gerando uma forte redução da demanda por voos domésticos e internacionais no mundo. No Brasil, o número de voos regulares caiu 91,4% a partir de abril de 2020 em comparação a 2019. Essa queda no tráfego aéreo, sem precedentes na história do setor, forçou as empresas aéreas a cancelar voos e manter suas aeronaves sem operação.

Assim, várias posições de estacionamento para a permanência de aeronaves dessas empresas aéreas estão sendo ocupados por período ainda indefinido, compreendendo seus respectivos serviços de *hangaragem*.





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

Por tal motivo, assim como a MP prevê a cessão gratuita de pátios militares para o estacionamento das aeronaves que lá se encontram, é pertinente prever a forma de custeio das despesas com o estacionamento das aeronaves que estão nos pátios dos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero.

Em complemento ao que já está disposto no art. 10 da MP nº 945, a presente medida, além de contribuir para mitigar os danos causados à economia, em especial ao setor aéreo, em razão da pandemia do COVID-19, também contribuirá para a necessária manutenção de empregos nesse setor da economia e, em curto e médio prazo, na preservação das empresas aéreas, enquanto meios de integração e desenvolvimento nacional, um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil (art. 3º, II, da Constituição Federal).

Importante destacar a importância da medida ora proposta, vez que, em razão dos impactos econômicos da pandemia e a consequente redução drástica da demanda por voos, o fluxo de caixa das companhias aéreas regulares está bastante combalido e uma despesa extraordinária como esta, com estacionamento e permanência de aeronaves, contribui para o aumento do risco de insolvência dessas sociedades empresárias, o que pode resultar numa situação de duopólio e até mesmo de monopólio de fato no mercado de transporte aéreo regular de passageiros, com prejuízos diretos a toda a sociedade.

No mesmo sentido, dada a urgência necessária à solução dessa questão, a presente iniciativa é, além de pertinente, meritória para ser incluída no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 945, a qual se constitui como veículo ideal, dada a celeridade de sua deliberação. Tendo em vista a debilidade no fluxo de caixa dessas companhias é presente e atual o risco de insolvência. Ademais, o acordo comercial com a Infraero que posterga a cobrança das tarifas de permanência expira em setembro, momento em que, nem as companhias aéreas terão condições de arcar com





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

custos extraordinários, nem a Infraero, provavelmente, terá condições de renovar um tal acordo, dada a diminuição significativa das receitas provenientes dos aeroportos que opera.

Diante de todo o exposto, conclui-se pela aprovação do mérito da Medida Provisória nº 945, de 2020 e das Emendas nº 11, 18, 23, 26, 30, 43, 50, 56, 73, 78, 87, 97, 98 e 115, rejeitando-se as demais.

## II.4 – DA CONCLUSÃO DO VOTO

Ante o exposto, pela Comissão Mista, VOTAMOS:

- 1) Pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência, pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 945, de 2020 e suas Emendas, à exceção das Emendas nº 4, 5, 6 e 7, que incorreram em inconstitucionalidade por falta de pertinência temática;
- 2) Quanto ao mérito: pela aprovação da Medida Provisória nº 945, de 2020, e das Emendas nº 11, 18, 23, 26, 30, 43, 50, 56, 73, 78, 87, 97, 98 e 115, acolhidas parcial ou integralmente, na forma do Projeto de Lei de Conversão a seguir apresentado; e pela rejeição das demais Emendas.

Sala das Sessões, em        de        de 2020.

Deputado Federal Felipe Francischini

Relator





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

Chancela eletrônica do(a) Dep Felipe Francischini (PSL/PR),  
através do ponto p\_12.1488, nos termos de delegação regulamentada no Ato ,  
da Mesa n. 25 de 2015.



\* C D 2 0 9 3 0 0 1 8 9 3 0 0 \*



# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2020

(Medida Provisória nº 945, de 2020)

Dispõe sobre medidas temporárias em resposta à pandemia decorrente da covid-19 no âmbito do setor portuário e sobre a cessão de pátios da administração pública.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre:

I - medidas especiais em resposta à pandemia decorrente da **covid-19** com o objetivo de garantir a preservação das atividades portuárias, consideradas essenciais;

II - a cessão de uso especial de pátios sob administração militar; e

III - o custeio das despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero.

Art. 2º Para fins do disposto nesta Lei, o Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO – não poderá escalar trabalhador portuário avulso nas seguintes hipóteses:





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

I - quando o trabalhador apresentar os seguintes sintomas, acompanhados ou não de febre, ou outros estabelecidos em ato do Poder Executivo federal, compatíveis com a **covid-19**:

a) tosse seca;

b) dor de garganta; ou

c) dificuldade respiratória;

II - quando o trabalhador for diagnosticado com a **covid-19** ou submetido a medidas de isolamento domiciliar por coabitação com pessoa diagnosticada com a **covid-19**;

III - quando a trabalhadora estiver gestante ou lactante;

IV - quando o trabalhador tiver idade igual ou superior a sessenta e cinco anos e não comprovar estar apto ao exercício de suas atividades; ou

V - quando o trabalhador tiver sido diagnosticado com:

a) imunodeficiência;

b) doença respiratória; ou

c) doença preexistente crônica ou grave, como doença cardiovascular, respiratória ou metabólica.

§ 1º O Órgão Gestor de Mão de Obra deverá encaminhar à autoridade portuária semanalmente lista atualizada de trabalhadores portuários avulsos que estejam impedidos de ser escalados, acompanhada de documentação que comprove o enquadramento dos trabalhadores em alguma das hipóteses previstas neste artigo.





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 2º A comprovação dos sintomas de que trata o inciso I do **caput** poderá ser realizada por meio de atestado médico ou outra forma estabelecida em ato do Poder Executivo Federal.

§ 3º Os trabalhadores que se enquadrem em alguma das hipóteses previstas neste artigo poderão enviar a documentação comprobatória de sua situação ao Órgão Gestor de Mão de Obra por meio eletrônico.

§ 4º Nas hipóteses previstas nos incisos I, II e III do **caput**, os trabalhadores ficarão obrigados a informar imediatamente ao Órgão Gestor de Mão de Obra qualquer alteração em sua situação.

§ 5º Na hipótese do inciso IV, desde que não enquadrado em qualquer das situações previstas nos demais incisos deste artigo, fica incumbido ao Órgão Gestor de Mão de Obra escalar trabalhadores acima de sessenta e cinco anos, desde que, por livre iniciativa do trabalhador, mediante comprovação médica de que possui condições de saúde para exercer suas atividades laborais.

Art. 3º Enquanto persistir o impedimento de escalação com fundamento em qualquer das hipóteses previstas no art. 2º, o trabalhador portuário avulso terá direito ao recebimento de indenização compensatória mensal no valor correspondente a cinquenta por cento sobre a média mensal recebida por ele por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra, entre 1º de abril de 2019 e 31 de março de 2020, não podendo ser inferior ao salário mínimo para os que possuem vínculo apenas com o OGMO.

§ 1º O pagamento do auxílio emergencial será custeado pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a cargo da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, conforme previsto no artigo 1º da Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968, e instituído pelo Decreto-lei nº 828, de 5 de setembro de 1969, mediante repasse direto ao Órgão Gestor de Mão de Obra.

§ 2º O Órgão Gestor de Mão de Obra deverá calcular, informar ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, arrecadar e repassar aos





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

beneficiários o valor de suas indenizações correspondente ao auxílio emergencial mensal.

§ 3º O valor correspondente ao custo do auxílio emergencial destinado a cada Órgão Gestor de Mão de Obra deverá ser repassado diretamente pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, sendo vedada qualquer exigência não prevista nesta Lei.

§ 4º Os custos com o pagamento de auxílio emergencial não poderão onerar operadores portuários e tomadores de serviços, inclusive os Terminais de Uso Privado – TUPs, que requisitarem trabalhadores portuários avulsos ao Órgão Gestor de Mão de Obra.

§ 5º O benefício a ser pago aos trabalhadores portuários avulsos de que trata o **caput**:

I - terá natureza indenizatória;

II - não integrará a base de cálculo do imposto sobre a renda retido na fonte ou da declaração de ajuste anual do imposto sobre a renda da pessoa física do empregado;

III - não integrará a base de cálculo da contribuição previdenciária e dos demais tributos incidentes sobre a folha de salários; e

IV - não integrará a base de cálculo do valor devido ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, instituído pela Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, e pela Lei Complementar nº 150, de 1º de junho de 2015.

§ 6º Não terá direito à indenização de que trata este artigo, ainda que estejam impedidos de concorrer à escala, os trabalhadores portuários avulsos que:

I - estiverem em gozo de qualquer benefício do Regime Geral de Previdência Social ou de regime próprio de previdência social, observado o disposto no parágrafo único do art. 124 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991; ou





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

II - perceberem o benefício assistencial de que trata o art. 10-A da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998.

§ 7º Os pagamentos realizados durante o período de vigência da Medida Provisória convertida nesta Lei, ainda não ressarcidos pelas administrações portuárias, deverão ser imediatamente ressarcidos aos respectivos operadores portuários e tomadores de serviços, inclusive os Terminais de Uso Privado – TUPs, pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, mediante repasse direto do Órgão Gestor de Mão de Obra.

§ 8º O Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo ressarcirá às administradoras portuárias os custos que estas tenham suportado nos repasses para os operadores portuários ou terceiros, diretamente ou através do respectivo Órgão Gestor de Mão de Obra, em relação à indenização de que trata o caput.

§ 9º O Instituto Nacional de Seguro Social e entidades gestoras de regime previdenciário próprio informarão no prazo de cinco dias do requerido, ao Órgão Gestor de Mão de Obra, os trabalhadores portuários que recebem seus benefícios, identificando os mesmos.

§ 10. Para os trabalhadores portuários avulsos que estiveram afastados e em gozo de benefício pelo INSS no período de apuração da média a que se refere o *caput*, considerar-se-á o valor dele para o referido cálculo no período de afastamento.

Art. 4º Na hipótese de indisponibilidade de trabalhadores portuários avulsos para atendimento às requisições, os operadores portuários que não forem atendidos poderão contratar livremente trabalhadores com vínculo empregatício por tempo determinado para a realização de serviços de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações.





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se indisponibilidade de trabalhadores portuários qualquer causa que resulte no não atendimento imediato às requisições apresentadas pelos operadores portuários ao Órgão Gestor de Mão de Obra, tais como greves, movimentos de paralisação e operação-padrão.

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício com fundamento no disposto no **caput** não poderá exceder o prazo de doze meses.

Art. 5º A Lei nº 9.719, de 1998, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º .....

§ 1º O Órgão Gestor de Mão de Obra fará a escalação de trabalhadores portuários avulsos por meio eletrônico, de modo que o trabalhador possa habilitar-se sem comparecer ao posto de escalação.

§ 2º O meio eletrônico adotado para a escalação de trabalhadores portuários avulsos deverá ser inviolável e tecnicamente seguro.

§ 3º Fica vedada a escalação presencial de trabalhadores portuários.”  
(NR)

Art. 6º A Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989, passa a vigorar com as seguintes

alterações:

“Art. 10. ....

.....

XV - atividades portuárias.” (NR)

Art. 7º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com as seguintes





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

alterações:

“Art. 40. ....

.....

§ 5º Desde que possuam a qualificação necessária, os trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados poderão desempenhar quaisquer das atividades de que trata o § 1º, vedada a exigência de novo registro ou cadastro específico, independentemente de acordo ou convenção coletiva.” (NR)

Art. 8º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular comissão que tenha os seguintes objetivos:

I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança; e

II - promover a coordenação entre:

a) os serviços de controle de passageiros;

b) a administração aeroportuária;

c) o policiamento;

d) as empresas de transporte aéreo; e

e) as empresas de serviços auxiliares.

Parágrafo único. Compete, ainda, à comissão de que trata o **caput** propor diretrizes destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.” (NR)





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 9º As disposições constantes dos arts. 2º, 3º e 4º produzirão efeitos pelo prazo de cento e vinte dias, contado da data de publicação desta Lei.

Parágrafo único. Considerar-se-á prorrogado o prazo estabelecido no *caput*, caso o estado de calamidade perdure para além dos cento e vinte dias da publicação desta Lei.

Art. 10. Fica autorizada a cessão de uso especial de pátios sob administração militar, a título gratuito, às pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte aéreo público, nacionais, a título precário, durante o período do estado de calamidade pública decorrente da pandemia da **COVID-19**.

§ 1º A cessão comportará apenas o uso de células de espaço físico, a serem determinadas pelo Comando da Aeronáutica.

§ 2º A cessão será formalizada por meio de termo, que conterá as condições estabelecidas e a finalidade de sua realização e será subscrito pela cessionária, hipótese que implicará sua anuência.

§ 3º Na hipótese de aplicação do imóvel, parcial ou integral, diversa da prevista nesta Lei e no termo de que trata o § 2º, a cessão se tornará nula, independentemente de ato especial.

§ 4º A cessão não acarretará ônus para a União e as atividades necessárias à movimentação de pátio, à manutenção e à utilização das aeronaves correrão às contas da cessionária.

§ 5º A cessionária ficará sujeita às condições existentes e às condições estabelecidas pelo Comando da Aeronáutica para acesso às áreas cedidas, com vistas à segurança das instalações militares.

§ 6º A União não se responsabilizará por danos eventuais causados a aeronaves ou a terceiros em decorrência da cessão de uso especial prevista no **caput**.





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 7º A cessionária será obrigada a zelar pela conservação do imóvel e será responsável pelos danos ou prejuízos a que tenha dado causa.

Art. 11. Fica a União autorizada a custear as despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, no período de 1º de abril a 30 de setembro de 2020, em razão dos efeitos da pandemia da SARS-CoV-2 (Covid-19) no transporte aéreo.

Parágrafo único. As despesas decorrentes do caput serão realizadas com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, limitado ao montante de R\$ 9.048.912,40 (nove milhões, quarenta e oito mil, novecentos e doze reais e quarenta centavos), sendo seu pagamento realizado diretamente à Infraero, condicionado à efetiva comprovação da utilização do serviço, nos limites e condições estabelecidos por portaria do Ministério da Infraestrutura”.

Art. 12. O art. 16 da [Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

“ [Art. 16.](#) Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos](#), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o [art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#), e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2025.” (NR)

Art. 13. Ficam suspensas as contribuições de que trata a Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968 para os operadores portuários, definidos no art. 1º da citada norma como empresas de serviços portuários, de dragagem e de administração e exploração de portos, até 31 de dezembro de 2021.





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 14. O artigo 3º da Lei [nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.  
3º .....

II - garantia de modicidade das tarifas e da publicidade das tarifas e dos preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

[...]

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos;

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias; e

VI - liberdade de preços nas operações portuárias, devendo ser reprimida toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico.” (NR)

Art. 15. A [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Da Concessão de Porto Organizado, do Arrendamento e do Uso  
Temporário de Instalação Portuária

## Subseção I

### Da concessão de Porto Organizado

Art. 4º A concessão de bem público destinado à exploração do porto organizado será realizada mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas:





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

[...]

Art. 5º-A Os contratos celebrados entre a concessionária e terceiros serão regidos pelas normas de direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente, sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da Antaq.” (NR)

## “Subseção II

### Do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 5º-B O arrendamento de bem público destinado à atividade portuária será realizado mediante a celebração de contrato, precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Parágrafo único. Poderá ser dispensada a realização da licitação de área no porto organizado, quando comprovada a existência de um único interessado em sua exploração e estiverem presentes os seguintes requisitos:

I - realização de chamamento público realizado pela autoridade portuária visando identificar interessados na exploração econômica da área, e

II - estar de acordo com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto.

Art. 5º-C São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração da instalação portuária;

III - ao valor do contrato e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

IV - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

V - às responsabilidades das partes;

VI - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado;

VII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

VIII - às hipóteses de extinção do contrato;

IX - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

X - ao acesso à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário; e

XI - ao foro.

## Subseção III

### Do Uso Temporário

Art. 5º-D. A administração do porto organizado poderá pactuar com o interessado na movimentação de cargas com mercado não consolidado, o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado, dispensada a realização de licitação.

§ 1º O contrato de uso temporário terá o prazo improrrogável de até quarenta e oito meses.

§ 2º Na hipótese de haver mais de um interessado na utilização de áreas e instalações portuárias e inexistir disponibilidade física para





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

alocar todos os interessados concomitantemente, a administração do porto organizado promoverá processo seletivo simplificado para a escolha do projeto que melhor atenda ao interesse público e do porto, assegurados os princípios da isonomia e da impessoalidade na realização do certame.

§ 3º Os investimentos vinculados ao contrato de uso temporário ocorrerão exclusivamente às expensas do interessado, sem direito a indenização de qualquer natureza.

§ 4º Após vinte e quatro meses de eficácia do uso temporário da área e da instalação portuária, ou, em prazo inferior, por solicitação do contratado, e verificada a viabilidade do uso da área e da instalação, a administração do porto organizado adotará as medidas necessárias ao encaminhamento de proposta de licitação da área e das instalações existentes.

§ 5º Decreto regulamentador disporá sobre os termos, os procedimentos e as condições para o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado.”

Art. 16. O artigo 8º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

8º .....

.....

.....

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º-C, com exceção daquela prevista em seu inciso III.”

(NR)





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 17. Incluir na Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, no artigo 27, o seguinte inciso:

“Art.

27 .....

.....

.....

XXIX – regulamentar outras formas de ocupação e exploração de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação específica.” (NR)

Art. 18. Ficam revogados os §§ 1º e 2º do art. 95 da Lei nº 7.565, de 1986.

Art. 19. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala das Sessões, em        de        de 2020.

Deputado Federal Felipe Francischini

Relator

