

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO - LINHA DE FORMAÇÃO ESPECÍFICA EM
COMÉRCIO EXTERIOR**

SANI SERAFIM PEREIRA

**GESTÃO PORTUÁRIA: O MODELO ADOTADO PELO TERMINAL PORTUÁRIO
DE ITAPOÁ – SANTA CATARINA**

CRICIÚMA

2013

SANI SERAFIM PEREIRA

**GESTÃO PORTUÁRIA: O MODELO ADOTADO PELO TERMINAL PORTUÁRIO
DE ITAPOÁ – SANTA CATARINA**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado para obtenção do grau de Bacharel no curso de Administração com linha de Formação Específica em Comércio Exterior da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Júlio Cesar Zilli, Especialista

CRICIÚMA

2013

SANI SERAFIM PEREIRA

Dedico a Deus que fez com eu em certos momentos me levantasse diante de todas as dificuldades no percurso.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus por me dar aquela força que pude sentir em várias etapas dessa longa jornada de quatro anos.

A todos os meus amigos, especialmente meus amigos Israel, Edenilson e Patricia, que por meio deles pude sentir a força de Deus, esta foi uma prova que Deus coloca amigos anjos no caminho para nos dar aquela força e dizer que o sonho não acaba por aqui, através dos olhos de meus amigos pude ver a esperança de dias melhores, amigos que podemos compartilhar várias histórias nessa caminhada, emocionante e cheia de garra.

Agradeço ao meu orientador Professor Júlio Cesar Zilli que com toda sua experiência em todos os momentos esteve auxiliando e incentivando, certamente é uma referência para mim em profissionalismo e como pessoa.

A minha família, minhas primas, meus tios, minha mãe e meus avôs pelo amor e dedicação a mim.

A equipe do Porto Itapoá pela receptividade com as informações necessárias para a elaboração da monografia em especial ao Sr. Alberto Vinício Machado atual Assessor Executivo do porto.

E por fim a todos que contribuíram nessa caminhada, a todas as energias positivas que me passaram para que eu concretiza-se esse sonho.

“Negar a modernização é ignorar as condições de sobrevivência das organizações, dos indivíduos e do próprio Estado.”

Junkeira

RESUMO

SERAFIM PEREIRA, Sani. **Gestão Portuária**: O modelo adotado pelo Terminal Portuário de Itapoá - Santa Catarina. 2013 132 p. Monografia do Curso de Administração com linha específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, Criciúma.

A Lei de Modernização dos Portos nr. 8630/1993 oportunizou a iniciativa privada o investimento e a participar na gestão nos portos brasileiros, possibilitando uma maior modernização da infraestrutura portuária nacional. Nesse sentido a pesquisa objetivou apresentar o modelo de gestão adotado pelo Terminal Portuário de Itapoá, localizado no município de Itapoá – SC. Desta forma, a pesquisa enquadrou-se como descritiva e quanto aos meios de investigação como bibliográfica e de campo. Para a coleta de dados utilizou-se a técnica qualitativa por meio de uma entrevista em profundidade junto ao assessor executivo do terminal em estudo por meio de um roteiro semiestruturado. Constatou-se que o Terminal Portuário de Itapoá foi uma ótima idéia, diante dos gargalos que o Brasil se encontra. Pode-se dizer que é o terminal portuário modelo em referência para outros portos desde gestão até sua superestrutura que é de primeiro mundo. Sendo assim, esta é uma prova de que os investimentos só geram dinamismo no setor se o poder público tivesse uma ótica da importância da infraestrutura do país.

Palavras-chave: Gestão Portuária. Modelo. Terminal Portuário de Itapoá.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Balança comercial 1992 a 1996.....	17
Figura 2 - Balança comercial 2012.....	18
Figura 3 - Evolução das importações 2013.....	18
Figura 4 - Cadeia logística de suprimentos.....	20
Figura 5 - Modais utilizados nas importações em Santa Catarina.....	21
Figura 6 - Modais utilizados nas exportações em Santa Catarina.....	22
Figura 7- Principais portos brasileiros.....	25
Figura 8 - Evolução das movimentações de cargas nos portos do Brasil.....	26
Figura 9 - Movimentações de cargas Santa Catarina em 2011 e 2012.....	27
Figura 10 - Porto Itapoá.....	38
Figura 11 - Acesso Terrestre ao Porto de Itapoá.....	39
Figura 12 - Mapa do Porto de Itapoá ao Norte de Santa Catarina.....	40
Figura 13 - Pontêineres para movimentação de cargas.....	41
Figura 14- Linha do tempo terminal Portuário de Itapoá	47
Figura 15- Bahia da Babitonga	48
Figura 16 - Acionistas Porto Itapoá	49
Figura 17 - <i>Evolution of maritime fleet</i>	52
Figura 18- Movimentação de containeres desde de 2011.....	54
Figura 19 - Área retro portuária	55
Figura 20 - Equipe de logística	56
Figura 21- Sistema navis Porto Itapoá	56

LISTA DE TABELAS

Quadro 1 – Modelos de gestão portuária.....	29
Quadro 2 – Modelos de gestão portuária internacionais.....	30
Quadro 3 – Modalidades de concessões que substitui áreas portuárias.....	35

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários;

EUA – Estados Unidos da America;

FIESC – Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina

FIESP –Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

IMO – *International Maritime Organization*;

INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial;

ISO – *Internation Organization Standards*;

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul;

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento;

PORTOBRAS – Empresa de Portos do Brasil S/A;

SEP – Secretaria Especial dos Portos;

SECEX – Secretaria de Comercio Exterior;

SRF – Secretaria da Receita Federal;

TUP – Terminais de Uso Privado;

UNESC – Universidade do Extremo Sul Catarinense

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA	12
1.2 OBJETIVOS	13
1.2.1 Objetivo geral	13
1.2.2 Objetivo específico	13
1.3 JUSTIFICATIVA	14
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
2.1 COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO	16
2.2 LOGÍSTICA	19
2.3 GESTÃO PORTUÁRIA.....	23
2.3.1 Porto organizado	32
2.3.2 Terminais de containeres de uso público	32
2.3.3 Terminais de uso privado (TUPS)	33
2.4 INFRAESTRUTURA DOS PORTOS BRASILEIROS	33
2.5 CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA PARA NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (ISPS CODE)	35
2.5.1 ISPS CODE no Brasil	36
2.6 TERMINAL PORTUÁRIO DE ITAPOÁ	37
2.6.1 Acessos	38
2.6.2 Estrutura	40
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	42
3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA.....	42
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E/OU PÚBLICO ALVO	43
3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS	44
3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS.....	45
4. ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA	46
4.1 O NEGÓCIO.....	46
4.3 GESTÃO DE TRANSPORTES.....	51
4.4 GESTÃO OPERACIONAL.....	53
4.5 PROJETOS E INVESTIMENTOS.....	58
7 CONCLUSÃO	59
REFERÊNCIAS	61

APÊNDICE.....	66
---------------	----

1 INTRODUÇÃO

As exportações no Brasil evoluíram a partir de 1993 com a Lei da Modernização dos Portos onde deu possibilidades da iniciativa privada participar da gestão nos portos.

Com apenas 3% da população e pouco mais de 1% do território brasileiro (95.985 Km²), Santa Catarina tem uma localização privilegiada: no centro geográfico do maior mercado consumidor da América do Sul e com facilidades de acesso não aos demais Estados Brasileiros, como também aos países vizinhos: Paraguai, Argentina e Uruguai (HOFFMANN, 2001).

Uma das principais características do Estado é a diversidade, ou seja, a existência de uma economia baseada na agropecuária e indústrias fortes, diversificadas e competitivas. O seu desenvolvimento se deve á sua capacidade própria de explorar matérias primas e desenvolver produtos e equipamentos capazes de conquistar a preferência de países estrangeiros (HOFFMANN, 2001).

Obviamente a logística de transportes é uma variável que tem se tornado cada vez mais importante no cenário mundial de globalização visível em que estamos envolvidos, com e integração do mundo e sem fronteiras, podendo ser considerada a atividade mais importante do comércio exterior (KEEDI, 2004).

Processo esse que nos últimos anos exige um dinamismo e agilidade nas operações portuárias, os países bem estruturados conseguem atender suas demandas, o que ocorre hoje em dia quando o produto foi comprado no país e o país não der conta da entrega para o cliente, o cliente simplesmente desiste da carga e compra de outro fornecedor de outro país que possa cumprir com o prazo estabelecido.

O Brasil é caracterizado por vias rodoviárias que foram construídas em 1940 com a vinda da indústria automobilística, mas, hoje o meio viável de entrega de mercadorias é feito pelas vias marítimas.

Neste sentido, a presente pesquisa objetivou identificar o modelo de gestão portuária do terminal Portuário de Itapoá - SC.

A monografia esta estruturada em 5 capítulos, onde o primeiro capítulo apresenta a situação problema, os objetivos gerais e específicos, bem como a justificativa para o desenvolvimento deste trabalho.

No segundo capítulo encontra-se a fundamentação teórica, que tem por

objetivo fundamentar os assuntos em questão. Os temas desse trabalho abordam temas como logística, logística portuária e gestão portuária.

No terceiro capítulo trata-se dos procedimentos metodológicos aplicados ao estudo, desta forma sendo a base de estrutura para ser feita a pesquisa. Neste sentido esse capítulo tem por finalidade definir o tipo de pesquisa, a abordagem, a população e amostra utilizada e o plano de coleta de dados.

Já o quarto capítulo tem o objetivo de apresentar a coleta de dados, aplicando a pesquisa *in loco* ao Terminal Portuário de Itapoá – SC. E por fim, chega-se ao quinto capítulo com a conclusão do estudo, seguido dos apêndices, anexos e as referências.

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

A globalização é um processo evolutivo que está reorganizando a economia mundial para o século 21, rodovias, ferrovias, hidrovias, portos, dutos e aeroportos do Brasil precisam estar cada vez mais integrados, física e operacionalmente, permitindo-nos tirar, de cada modal de transporte, o melhor aproveitamento a fim de reduzir distâncias, ganhar tempo, baixar fretes e tornar nossos produtos, mas baratos nos mercados internos e mais competitivos nos mercados externos (RODRIGUES, 2011).

Cabe ressaltar questões problemáticas como excesso de burocracia que representa (76,7%) dos entraves, elevado custo da mão de obra com (71,1%), e falta de financiamento para investimentos em infra-estrutura com (59,5%) são os mais destacados impossibilitando a agilidade das operações (CNT, 2006).

A modernização portuária no Brasil toma aspectos prioritários na medida em que o avanço tecnológico possibilitou a outros portos no mundo, entre eles os latinos americanos, reduzir custos, aprimorar serviços e apresentar alto índice de qualidade dos mesmos (JUNKEIRA, 2002).

Como sabemos, os portos são os pontos de integração entre os modais terrestres e marítimos, com a função adicional de amortecer o impacto do fluxo de cargas no sistema viário local, através da armazenagem e da distribuição física. Servindo ainda como locais estratégicos para a aplicação e o controle da política tributária dos países (RODRIGUES, 2011).

Para Rodrigues (2011, p.223) a evolução de cargas refere-se:

O crescimento dos volumes de carga em trânsito determinou a busca de economia de escala, reorientando os projetos, as áreas e as operações realizadas nos portos, que especializaram-se com base nos tipos de carga predominante e da tecnologia dos navios por eles atendidos, buscando soluções para aumentar a produtividade nas operações com carga geral, containeres, granéis, veículos entre outros.

Com o embasamento das informações o porto logisticamente ideal é aquele capaz de atender a navios de grande porte, com alto grau de mecanização, oferecendo fluidez ao transporte e elevada produtividade, com nível de avarias a zero sem gerar remoções e prejuízos, com total integração operacional e dispendo de comunicação eficaz com seus clientes e autoridades aduaneiras (RODRIGUES, 2011).

Segundo publicação na revista Not sul de 07 de 04 de 2013 o Governador de Santa Catarina Raimundo Colombo em visita ao Porto de Imbituba SC afirmou: “[...] que o governo tem que dinamizar e fazer com que cresça o porto no seu movimento para que gere cada vez mais benefícios para trazer desenvolvimento, ressaltou que hoje o grande problema dos portos é o acesso”.

Perante esses fatores na busca da excelência nas exportações do estado, chega-se ao problema da pesquisa: **Qual o modelo de gestão adotado pelo Terminal Portuário de Itapoá - Santa Catarina?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Identificar o modelo de gestão adotado pelo Terminal Portuário de Itapoá - Santa Catarina .

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Apresentar a origem do complexo Portuário de Itapoá – SC;
- b) Destacar a gestão administrativa do Terminal Portuário de Itapoá – SC;
- c) Avaliar a gestão de transportes para cargas containerizadas;
- d) Identificar futuros investimentos e projetos do Terminal de Itapoá.

1.3 JUSTIFICATIVA

Em função do desenvolvimento do País e a competitividade acirrada gerada pela globalização na busca de conquistar novos mercados e criar fidelidade com os clientes, requer uma modernização dos portos freqüentemente um monitoramento de uma estrutura adequada para atender a demanda, visando boa colocação dos produtos catarinenses no exterior.

O Brasil possuiu uma quantidade de portos relevante para atender a demanda, mas o problema é a necessidade de melhorias nas operações, a carência de infra-estrutura, dificuldades de acessos, atrasos nas operações de dragagem que é um entrave para receber navios maiores e a falta de estrutura na integração dos modais são os principais entraves para o escoamento das mercadorias.

A viabilidade do estudo será para argumentar melhorias quanto ao excesso de burocracia, elevado custo da mão de obra, carências de linhas, ineficiência de alguns portos e pesquisar sobre a falta de financiamentos para a infra estrutura portuária.

Verifica-se que o estado de Santa Catarina está bem posicionado quanto a localização geográfica, é o estado que mais se destaca em produção agrícola de qualidade, e a outros setores como produção de aves, suínos, bovinos, indústrias têxteis, moveleiras e cerâmica e por esse posicionamento terá futuras instalações de indústrias automobilísticas..

Evidenciou-se que Santa Catarina possui uma vantagem competitiva beneficiada por seus aspectos naturais e as indústrias estão crescendo, o estado tem uma grande perspectiva de futuro com as instalações de uma unidade fabril da BMW ao estado.

Em entrevista no dia 09 de abril de 2013 ao portal Fiesc TV indústria o presidente da BMW Group Brasil Arturo Pineiro afirma que a decisão de montar uma unidade fabril em Santa Catarina foi bem mensurada mais o que mais pesou foi a logística portuária do estado e a proximidade da fábrica aos portos (FIESC,2013).

O momento é propicio para fazer esse estudo, pois, o assunto é atual e em 2013 foi feita novas alterações na Lei de modernização dos portos.

O estudo também contribui para a sociedade de forma a evidenciar os aspectos logísticos em que se encontra o Brasil e a importância de boas estruturas nos portos para o escoamento de mercadorias.

Desta forma a pesquisa para o acadêmico proporciona um conhecimento e experiência uma vez que o pesquisador possuiu acesso às informações e ao local onde a pesquisa foi desenvolvida, permitindo uma análise de capacidade do porto, desde movimentações e estrutura do porto.

Com as estruturas portuárias apresentadas dos portos catarinenses o estudo tem por objetivo apresentar a modernização do Terminal Portuário de Itapoá - SC.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O presente capítulo tem por objetivo evidenciar por meio de embasamento teórico em pesquisas bibliográficas, dissertações, teses, assim como em bibliotecas digitais e aos *sites* de artigos relacionados a gestão portuária do Brasil diante de uma ótica ampla no contexto mundial

2.1 COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Exportar é basicamente escoar mercadoria do território aduaneiro, perante a um contrato comercial internacional, podendo ou não resultar na entrada de divisas, conquistando vantagens competitivas, diversificando mercados incorporando posicionamento profissional ciente das normas de uma forma versátil (BRASIL, 2013a).

Ainda de acordo com Brasil (2013b), importar é comprar produtos de outros países dentro de normas fiscais e cambiais vigentes que se dividem em três fases:

Administrativa onde os procedimentos variam de acordo com o tipo de operação e mercadoria, fiscal faz-se o despacho aduaneiro que se contemplam com o pagamento dos tributos e retirada física da mercadoria na alfândega e cambial que é voltada a transferência de moeda estrangeira por meio de banco autorizado operar em câmbio.

O crescimento econômico caracteriza-se, pela abertura dos mercados, volatilidade de recursos financeiros, transferências de negócios de uma região do mundo para outra sem nenhum impedimento legal, desorganizando economias locais e, ainda provocando um processo competitivo entre organizações e países em nível nunca imaginado (JUNKEIRA, 2002).

Nesse mesmo contexto Keedi (2004, p.68) argumenta que:

Quando empresas estrangeiras vieram se instalar no Brasil, há dezenas de anos, não estavam fazendo outra coisa senão globalização, ou seja, unindo o mundo através das empresas em vários pontos do planeta.

Entende-se que a liberalização comercial brasileira deu seu primeiro passo na década de 1990, promovido pelo governo Collor e tendo como objetivos

liberar a economia brasileira e integrá-la ao mercado internacional (HOFFMANN; DA SILVA, 2001).

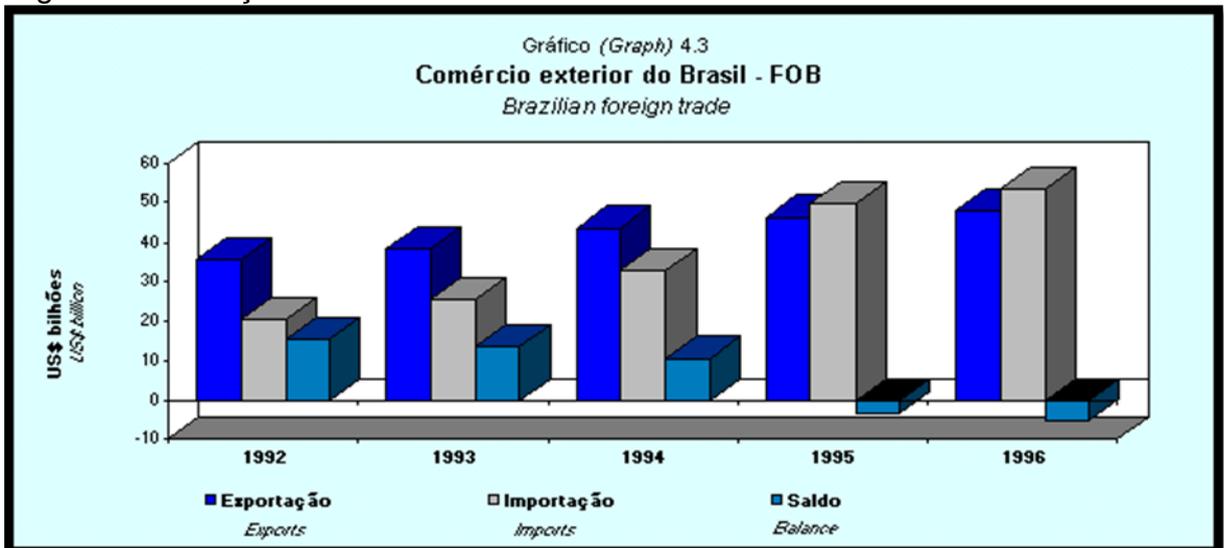
Nesta década de 90, o volume da taxa de crescimento do comércio entre países tem se mantido em um patamar bastante elevado, com taxa composta de crescimento anual de 7,8% entre 1990 e 2005 (ALMEIDA, 2011).

Um dos fatores responsáveis por esta evolução foi o surgimento da OMC em 1995, que representou um passo importante para a criação e uniformização de regras de comércio entre países, redução de barreiras comerciais e tarifas, assim como o estabelecimento de um fórum para resolução de competitividades entre seus membros (ALMEIDA, 2011).

Em 1996 a política comercial brasileira esteve voltada para o processo de abertura comercial aprofundado em 1990, com linhas de taxas tarifárias consolidadas após a Rodada Uruguai, sendo que o país utilizou a flexibilidade permitida adequando as tarifas do Imposto de Importação às necessidades da economia (BANCO CENTRAL, 2013).

De acordo com a Figura 1, destaca-se o volume comercializado pelo Brasil na exportação e importação, a partir dos anos de 1992 à 1996.

Figura 1 - Balança comercial 1992 a 1996.



Fonte: Banco Central (1997).

Neste sentido a Figura 1 apresenta o comércio exterior brasileiro nos anos de 1992 a 1996, onde houve um crescimento das importações no ano de 1996 devido as alterações das alíquotas de alguns produtos integrantes da lista de

exceções à Tarifa Externa Comum (TEC) reduzindo os preços e favorecendo o consumo de eletrodomésticos no país.

Atualmente o Brasil tem sua participação significativa ao comércio como mostra os dados da Balança Comercial 2012 na Figura 2.

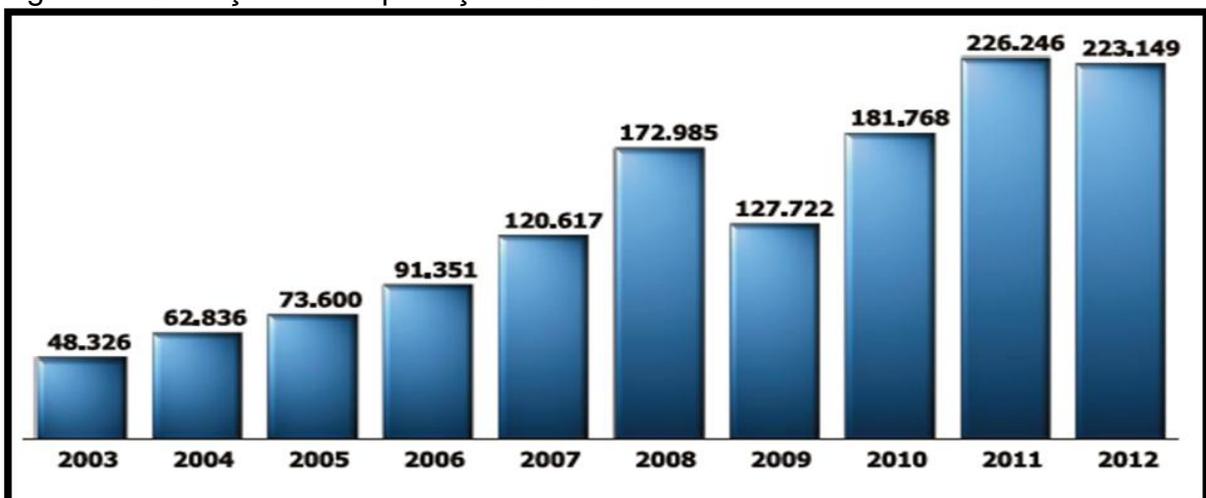
Figura 2 - Balança Comercial 2012.



Fonte: Brasil (2013, p.7).

Conforme a Figura 2 pode-se notar um progresso consecutivo de exportações brasileiras em meio aos anos de 2003 até 2008, com uma queda expressiva de vendas no ano de 2009. Ainda assim em 2010 o Brasil retorna a elevar os índices de exportações alcançando US\$/FOB 201.915 milhões. Encerrando 2012 com vendas de US\$/FOB 242.580 milhões. Já os valores das importações brasileiras entre 2003 e 2012 estão apresentados na Figura 3 em US\$:

Figura 3 - Evolução das importações 2012.



Fonte: Brasil (2013, p.08).

Com a Figura 3 buscou-se mostrar as importações brasileiras do mesmo modo que as exportações apresentaram expressiva elevação entre os anos de 2003 e 2008 sendo que em 2008 alcançou um valor de US\$ 172, 985 milhões, com a queda de 2009, mesmo assim em 2010 eleva os índices consecutivos encerrando 2012 com US\$ 223.149 milhões.

2.2 LOGÍSTICA

Com base na experiência militar a logística teve uma enorme contribuição no dinamismo econômico no período pós-guerra. Como relatam os historiadores militares, os países vitoriosos da II Guerra Mundial apresentavam-se de capacidades logísticas superiores, reconhecendo-se depois que as mesmas com as necessárias adaptações, poderiam também representar uma vantagem para as organizações não castrenses (MOURA, 2006).

É notável o fato de os recursos e os consumidores estarem afastados nas extensões geográficas. Os consumidores não residem próximo dos bens, produtos ou unidades de transformação que estão distantes das fontes de matérias primas para produzi-las (LARRAÑAGA, 2003).

Perante a essa visão houve a necessidade de agrupar atividades relacionadas ao fluxo de serviços e produtos administrando de uma forma coletiva levando a definição de administração logística (LARRAÑAGA, 2003).

Rodrigues (2002, p. 124) define logística como:

Conjunto de atividades direcionadas a agregar valor, otimizando o fluxo de materiais, desde a fonte produtora até o consumidor final, garantindo o suprimento na quantidade certa, de maneira adequada, assegurando sua integridade, a um custo razoável, no menor tempo possível e atendendo a todas as necessidades do cliente.

As definições de cadeias logísticas produtivas são distintas. O que difere é o produto e o ciclo de cada um deles. Decorrente de segmentos de empresas diferentes havendo diversas cadeias produtivas e períodos logísticos (CAVANHA FILHO, 2001).

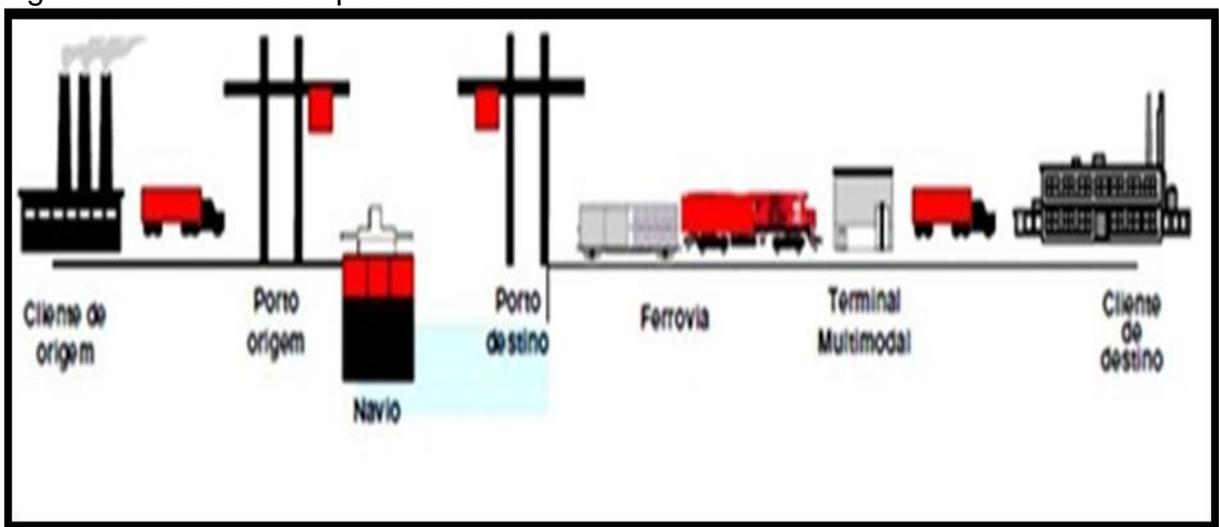
Pode-se afirmar que o comércio exterior estrutura-se em muitas variáveis, sendo de valor fundamental o transporte de bens vendidos, comprados ou trocados, sendo assim através dos modais de transporte, aliados a diversas outras variáveis como armazenagem, movimentação, qualidade e preço. Alcançando a transição de

bens de seu ponto de origem até o ponto de destino atividade conhecida como logística de transportes (KEEDI, 2004).

Segundo Larrañaga (2003) os principais desafios estudados nas cadeias globais são: o tempo de Ciclo (onde causa atrasos nas documentações, embalagens e embarques marítimos), operações (diversos idiomas, falta de gestão centralização de inventários), Integração de sistemas (quando se trata de ultrapassar fronteiras a integração dos sistemas desaparece) e alianças (geram vantagem competitiva).

Na Figura 4 apresentam-se os desafios de uma cadeia global, a rota que é percorrida desde que sai da fábrica.

Figura 4 - Cadeia de suprimentos.



Fonte: ANTF (2013)

Na Figura 4 buscou-se apresentar a cadeia logística global onde a mercadoria sai da fábrica passando pelo porto de origem e vai até o porto de destino para atender o consumidor.

A atividade de transporte representa um dos elementos mais importantes da indústria o custo logístico em nações desenvolvidas o frete chega a ser 60% do gasto logístico total e entre 9% a 10 % do produto nacional bruto (PNB) assim busca-se relacionamento de parcerias para ter eficiência e qualidade (RODRIGUES, 2011).

Segundo Martins e Alt (2005) em caráter comum, são cinco tipos de modais vinculados à logística de transportes, que são: os modais rodoviário, ferroviário, aéreo, dutoviário e marítimo/fluviário/aquaviário:

1) Ferroviário: analisado como sendo o mais econômico do ponto de vista

de cargas que não apresentam embalagens ou acondicionamento, ou seja, cargas a granel, que devem ser transportados por grandes percursos, como sucede com produtos siderúrgicos, grãos agrícolas, minério de ferro, entre outros.

2) Aéreo: É mais caro entre todos os modais, mas se sobressai em termos de agilidade. Esse modal, geralmente, é utilizado para produtos que têm alto valor agregado, mas com baixo peso e giro rápido.

3) Rodoviário: Depois do aéreo, é o meio mais rápido de logística de distribuição, sendo o mais utilizado no Brasil. Abrangem veículos muito diferenciados, como ônibus, motocicletas, bicicletas, veículos com tração animal, carros e os mais variados tipos de caminhões.

4) Dutoviário: Conduz mercadorias do tipo granel sólidos, gases ou líquidos combustíveis, por meio de tubulações aéreas, submarinas ou subterrâneas.

5) Marítimo/hidroviário/aquaviário: É o modal que se utiliza de mares, oceanos, canais ou rios. Sua disposição para carga é ampla, e de baixos custos.

Na Figura 5 apresenta-se um panorama dos modais utilizados nas importações em Santa Catarina nos anos de 2011 e 2012.

Figura 5 - Modais Utilizados nas Importações em Santa Catarina em 2011 e 2012.

Modal de transporte	2012 US\$ FOB	2011 US\$ FOB	% 12/11
Marítimo	11.925.977.601	12.305.140.870	-3,08
Rodoviário	1.292.368.333	1.272.994.582	1,52
Aéreo	1.097.344.513	1.039.765.996	5,54
Fluvial	177.332.333	145.775.710	21,65
Lacustre	49.546.029	63.832.693	-22,38
Ferroviário	7.694.782	6.906.558	11,41
Meios próprios	934.275	6.295.069	-85,16
Linha de transmissão	284.208	249.992	13,69
Postal	0	13.602	-

Fonte: FIESC (2013, p.100).

Desta forma a Figura 5 buscou-se apresentar a representatividade das importações de Santa Catarina e os modais mais utilizados, dando ênfase ao modal marítimo entre os anos de 2011 e 2012.

Na Figura 6 busca-se apresentar um panorama dos modais utilizados nas importações em Santa Catarina nos anos de 2011 e 2012.

Figura 6 - Modais Utilizados nas exportações Santa Catarina em 2011 e 2012.

Modal de transporte	2012 US\$ FOB	2011 US\$ FOB	% 12/11
Marítimo	7.709.493.407	7.767.211.197	-0,74
Rodoviário	869.509.713	971.740.774	-10,52
Aéreo	230.037.672	244.490.079	-5,91
Meios próprios	73.234.766	31.354.092	133,57
Ferroviário	33.537.015	35.130.671	-4,54
Linha de transmissão	4.842.092	1.095.145	342,14
Postal	12.491	23.379	-46,57
Tubo-conduto	0	0	-
Fluvial	0	0	-

Fonte: FIESC (2013, p.100).

Perante a Figura 6 buscou-se apresentar a representatividade das exportações de Santa Catarina destacando-se o modal marítimo também o mais utilizado entre os anos de 2011 e 2012.

Cabe salientar que o transporte marítimo é considerado como um dos mais relevantes elementos que contribuem para o desenvolvimento de um país em relação ao seu comércio exterior, tendo em vista que é capaz de viabilizar a internacionalização das empresas, acarretando divisas ao país (CNT, 2013).

Ainda conforme CNT (2013) o modal marítimo é dividido em quatro tipos ou forma de navegação, são:

- 1) Navegação de longo curso: realizada entre nações diferentes, envolvendo longas distâncias;
- 2) Navegação de cabotagem: que acontece entre terminais portuários de um mesmo país.
- 3) Navegação de apoio marítimo: é realizada para efetuar ou levar apoio em termos logísticos a embarcações e instalações que atuam na prospecção e lavra de minerais.

4) Navegação de apoio portuário: relaciona-se à navegação que é desempenhada de forma específica nos terminais aquaviários e portos, buscando atender as necessidades das instalações e embarcações.

Ressaltando a logística por cabotagem, pois, esse meio de logística tem sua viabilidade ao longo da costa geralmente ligando portos de um mesmo país ou países vizinhos, foi o principal modal utilizado para o transporte de carga granel até a década de 30, quando as ferrovias estavam ainda sendo construídas, como nas décadas seguintes foi dada ênfase as rodovias, o transporte aquaviário ficou menos utilizado gradativamente (CNT, 2006).

Perante a esse fato houve uma conscientização das empresas armadoras, de longo curso em 1997 que buscando nichos de negócios para ganhar competitividade, tornando a si a recuperação da navegação de cabotagem (RODRIGUES, 2011).

Segundo a Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ (2013), cabotagem é a logística entre portos ou pontos brasileiros utilizando as vias marítimas e vias de navegações de interiores.

2.3 GESTÃO PORTUÁRIA

O surgimento dos diversos portos no litoral brasileiro está relacionado com a ocupação e o povoamento do território. O mar sempre foi um caminho natural e uma ligação entre a colônia e a coroa e em meio a diferentes vilas fundadas ao longo da costa brasileira. Pelo mar já transitava mercadorias, pessoas e armas sendo que os portos surgiram como consequência desse movimento (GOULART FILHO, 2007).

No período em que os portugueses se lançaram ao mar, na grande aventura marítima que transformaria para sempre o mapa geopolítico do globo, os oceanos não passavam de uma imensidão desconhecida e temida (CALDAS, 2008).

Nesse contexto Caldas (2008, p.14) ressalta quanto a história dos portos brasileiros:

[...] pela descida da costa africana e ao avançar o Atlântico a adentro, os primeiros colonizadores tiveram que descobrir por sua conta, e risco, os portos naturais onde pudessem atracar suas caravelas, escapando dos traiçoeiros recifes e bancos de areia.

Porém o marco principal da história portuária brasileira situa-se em 1808, quando D. João VI assinou a Carta Régia de abertura dos portos. O ato soberano português serviu não apenas para um pontapé necessário para a inserção do Brasil no comércio exterior como também ele surtiria outros efeitos estabelecendo as bases para o fim do regime colonial e dar início a o processo de independência frente a coroa portuguesa (CALDAS, 2008).

Perante a política de estatização de Getúlio Vargas, na entrada da década de 1960, momento regido pelo governo militar, incidiu a uma disposição de espírito ao centralismo do Estado, levando os portos a serem controlados pela administração federal. Nesse sentido criou-se a Empresa Portos Brasil S/A, a PORTOBRÁS, em 1975 – extinta em 1990 e duramente criticada pela lentidão na modernização dos terminais (CALDAS, 2008).

Já o transporte rodoviário do Brasil deu início as construções em 1926, com a Rodovia Rio - São Paulo, única pavimentada até 1940. Até o início da década de 50, as rodovias existentes no Brasil eram precaríssimas. O governo Juscelino criou o *slogan* 50 anos em 5. Construiu Brasília, trouxe a indústria automobilística para o país e rasgou estradas ao longo do território nacional, fomentando a demanda pelo transporte rodoviário. A partir de então, a rodovia passou a ser encarada como fator de modernidade, enquanto a ferrovia virou símbolo do passado (RODRIGUES, 2005).

O Brasil por meio das suas águas calmas e características tropicais os portos transitam nossa economia no exterior. Nas recentes décadas, um estilo de desenvolvimento predatório fez dessas estruturas e atividades grandes pólos econômicos e ao mesmo tempo concentrações de práticas poluidoras, combinadas as outras infraestruturas de extração de recursos naturais, transporte e áreas de instalações industriais (JUNKEIRA, 2002).

O crescimento do comércio internacional esta estreitamente ligada a á questão portuária, uma vez que a quase totalidade das mercadorias que circulam pelo mundo são transportadas pelos navios e movimentadas por meio dos portos. As novas tecnologias introduzidas nas navegações marítimas e nas infraestruturas portuárias nos últimos anos provocaram profundas transformações no panorama do comércio mundial (OLIVEIRA, 2011).

Uma das principais funções dos portos é a de unir os sistemas entre infraestrutura de cargas e descargas das mercadorias de transporte marítimo com os

modos de sistema transportes terrestres (JUNKEIRA, 2002). O Brasil com uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis possui um setor portuário que movimenta anualmente cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias e responde sozinho, por mais de 90% das exportações (SEP, 2013).

Os portos têm uma importância significativa no comércio exterior brasileiro, sendo muito utilizado, representando, fisicamente, cerca de 90 % do transporte de carga na exportação e 70% na importação representa (KEEDI, 2004). Pode-se afirmar que a gestão portuária do Brasil encontra-se deficiente, uma vez que o país não criou um corpo de profissionais capazes de responder com competência o que essa atividade econômica exige (JUNKEIRA, 2002).

A ANTAQ é o órgão que rege e fiscaliza as operações de gestão portuária no Brasil de modo que essa venha a ser executada com os atributos pertinentes a uma atividade pública, sem desconsiderar os interesses privados nela existentes (ANTAQ, 2013).

Atualmente o Brasil possui 34 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Desse total, 16 são delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada à administração por parte dos governos estaduais e municipais. Existem ainda 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada, conforme a Figura 7 (SEP, 2013).

Figura 7 - Principais portos brasileiros.

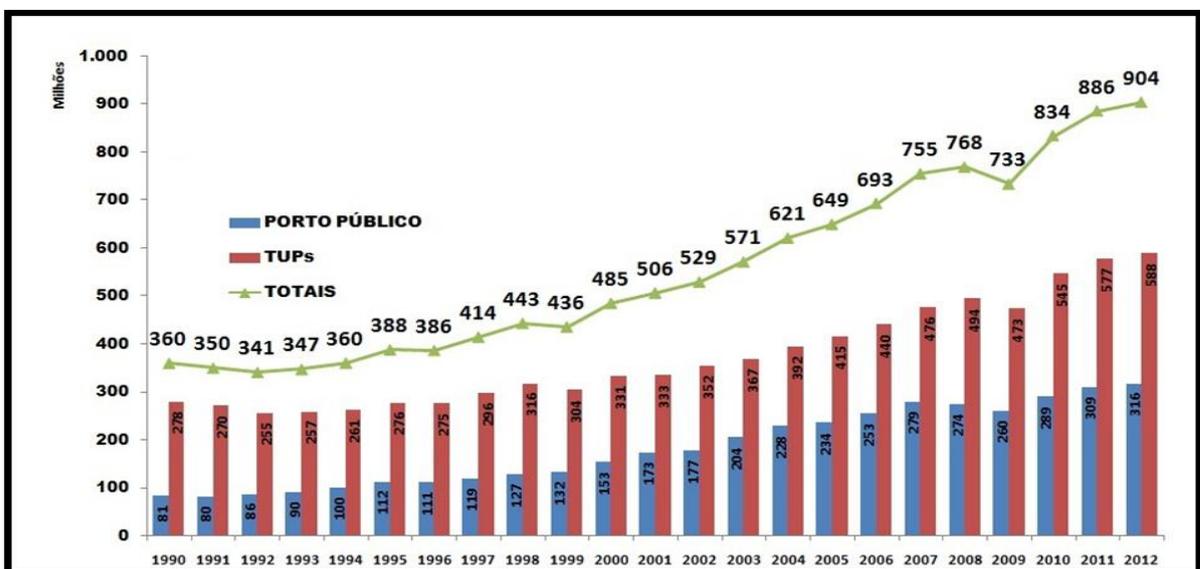


Fonte: SEP (2013)

Nota-se que o país é privilegiado cabe ressaltar que em 2011 foi inaugurado o Terminal Portuário de Itapoá município de Santa Catarina um dos mais novos empreendimentos privados no setor portuário do Sul do Brasil, o Porto Itapoá é um terminal privativo de uso misto para a movimentação de contêineres com carga própria e de terceiros totalmente integrado ao meio ambiente (PORTO ITAPOA, 2013).

Na Figura 8, pode-se constatar o número de cargas movimentadas no Brasil em valores de milhões de toneladas em meio aos anos de 1990 e 2012.

Figura 8 - Evolução das Movimentações de cargas nos portos do Brasil.



Fonte: ANTAQ (2013)

Pode-se visualizar que em 1990 foram movimentadas 81 milhões de toneladas nos portos públicos e 278 milhões de toneladas nos portos privados. Em 2012 foram movimentadas 316 milhões de toneladas nos portos públicos e 588 milhões nos portos privados gerando uma variação de crescimento de 2,03% nas movimentações resultando um total de 904 milhões de toneladas.

O estado de Santa Catarina apresenta importantes portos marítimos que movimentam cerca de 14 milhões de toneladas por ano permitindo o acesso de navios de até 45 mil toneladas operantes em cargas contaneirizadas (OPORTUNIDADES E NEGÓCIOS, 2013).

Na Figura 9 apresentam-se as movimentações de cargas nos anos de 2011 e 2012.

Figura 9- Movimentação de Cargas nos Portos de Santa Catarina, em 2011 e 2012.

Portos	Total de cargas (t)			Contêineres (TEUs)		
	2011	2012	% 12/11	2011	2012	% 12/11
São Francisco do Sul	20.089.530	21.208.576	5,57	125.279	115.868	-7,51
Itapoá	1.352.412	3.131.798	131,57	39.544	270.415	583,83
Itajaí	4.353.794	3.913.188	-10,12	983.985	385.212	-60,85
Imbituba	2.311.731	2.055.613	-11,08	13.589	20.984	54,42
Navegantes	5.726.263	5.920.600	3,39	539.559	618.434	14,62
TOTAL	32.481.318	36.229.775	11,54	1.701.956	1.410.913	-17,10

Fonte: FIESC (2013, p.101).

Na figura 9 pode-se evidenciar que houve uma grande evolução no porto de Itapoá nos períodos de 2011 a 2012 elevando um percentual de 131,57% nas movimentações de cargas.

Diante da necessidade de desenvolver seu comércio internacional e frente à globalização equacionar os problemas internos, como a alta inflação, desenvolver seus programas de estatização o Brasil editou uma lei conhecida como Lei da Modernização dos Portos com o intuito de modificar o estado de coisas e reduzir o chamado custo Brasil, principalmente visando á modificação do regime jurídico e o estímulo a livre concorrência (BRITTO, 2010)

Com a Lei n.8.630, de 25 de fevereiro de 1993, publicado no Diário Oficial da União (DOU) de 26 de fevereiro de 1993, veio alterar as normas que até então regulavam as atividades das empresas que exerciam suas funções na beira do cais, bem como disciplinar as demais e os próprios trabalhadores da orla portuária (SILVA, 1994).

Goulart (2007) apresenta algumas novidades na lei de modernização dos Portos que são:

- a) a ampliação do direito a iniciativa privada de fazer as operações portuárias, que na prática significou a privatização dos portos criando a figura do operador portuário;
- b) a criação do Ogmo (Órgão gestor da mão de obra) entidade responsável em administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário avulso, quebrando o monopólio dos sindicatos;
- c) a criação da administração portuária sob responsabilidade das cias docas estatais;

d) a instituição do conselho da autoridade portuária cuja função é deliberar sobre as regras de funcionamento de cada porto formado por três blocos: Poder público, operadores portuários e trabalhadores portuários .

Constatou-se que desde a Lei da Modernização dos Portos permitiu a volta da iniciativa privada ao setor, o cenário vem mudando. A atividade Portuária registrou crescimento notável no período pós 1993. Em termos comparativos, enquanto em 1990 os portos movimentavam cerca de 360 milhões de toneladas em mercadorias, nos meados da primeira década do século XXI essa quantidade já havia dobrado (CALDAS, 2008).

Já na Lei nº 11.488 de 15 de junho de 2007 sancionada pelo presidente da república Luís Inácio Lula da Silva determina um Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI) que reduz para 2 anos os prazos mínimos para a utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o financiamento da Seguridade Social (COFINS) decorrentes da aquisição de edificações; amplia o prazo para pagamento de Imposto e contribuições (BRASIL, 2013f).

Beneficia-se da Lei nº 11.488 toda pessoa Jurídica que estiver regular com suas obrigações junto a Secretaria da Receita Federal e que tenha seu projeto aprovado para implantação de obras de infra estrutura nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação (BRASIL, 2013g).

Em 05 de junho de 2013 a Presidente Dilma sanciona a nova lei de modernização dos portos, cria um novo marco regulatório para o setor e substitui a Lei 8.630, de 1993 para a (Lei 12.815/2013) com dez vetos ao texto aprovado pelo Congresso Nacional em maio de 2013 (SEP, 2013).

Dentre os vetos da presidenta Dilma Rousseff estão dispositivos que tratavam da renovação e prorrogação de concessões de portos, como trechos do Artigo 57 da lei, que tratava da prorrogação de contratos firmados a partir de 1993. Dilma vetou o dispositivo que permitia a prorrogação desses contratos desde que o arrendatário agenciasse os investimentos para ampliação e modernização dos portos (BRASIL, 2013h).

Outro veto retira da lei o conceito de “terminal indústria”, para dar fim à distinção entre carga própria e de terceiros. Na avaliação do governo, a restrição da utilização de um terminal apenas para carga própria reduziria a competitividade e

poderia travar o setor (BRASIL, 2013). No Quadro 1 buscou-se apresentar os modelos de gestão portuária dentre os modelos de gestão portuária encontra-se 4 modelos :

Quadro 1 – Modelos de Gestão Portuária.

MODELOS DE GESTÃO PORTUÁRIA	
<i>The Public Service Port</i>	O porto é todo administrado pelo setor público.
<i>Tool Port</i>	Esse modelo “Porto ferramenta” a própria autoridade portuária é proprietária sendo assim desenvolve o porto. As operações de carga e descarga podem ser realizadas por operadores privados como exemplo o Porto de Belém.
<i>The Land Lord Port</i>	Administrações mistas do setor público e privado, onde os portos são arrendados á iniciativa privada e autoridade portuária regula os contratos. Exemplo são os portos de Rotterdam, New York, Santos (na sua maior parte) e desde 1997 o de Singapura.
<i>The Fully Privatizad Port</i>	Os portos literalmente privatizados é uma forma extrema de reforma portuária. Dando transferência da terra do poder público para a iniciativa privada.

Fonte: Adaptado de Viana (2009).

Verifica-se que com a Lei nº 8630 1993 o Brasil adota o modelo *Land Lord Port* ou porto proprietário, onde o governo é proprietário das terras e (berços, píeres e canais de navegação e outros) por meio da autoridade portuária que é responsável pela administração da gestão portuária (FNP, 2012).

Segundo Vendrami (2013), os melhores portos públicos do Brasil são os De Santos em São Paulo, Paranaguá no estado do Paraná, e o de Itaguaí do Rio de Janeiro considerando características de disponibilidade, infraestrutura e potencial de expansão. O Quadro 2 representa os modelos de gestão portuária internacionais e as formas de administrações.

Quadro 2 – Modelos de gestão portuária internacionais.

MODELOS GESTÃO PORTUÁRIA INTERNACIONAL		
Países	Características	
Espanha	Público/Estado	A responsabilidade é do “ <i>Puertos Del Estado</i> ” órgão público que coordena as autoridades portuárias gerando autarquias com maior autonomia. Esse órgão tem como objetivo criar um ambiente competitivo com prestações de serviços portuários privatizados ativamente nas tomadas de decisões no setor.

Continua...

...Continuação

China	Público/Município	O município tem a função de regulamentar os mercados portuários garantir competitividade dos operadores, fiscalizar de acordo com a Lei.
Reino Unido	Privado	A gestão portuária britânica caracteriza-se pela competitividade de seus portos encontrando-se em grande avanço, possuindo um território favorável de localização.
Estados Unidos	Público Federal, Estadual e Municipal	Difere das demais administrações portuárias sendo as responsabilidades públicas apresentadas nesses três níveis de governo não existindo uma autoridade portuária nacional.

Fonte: Adaptado Rocha e Monoratto (2008).

Pode-se avaliar que países da Europa como a Espanha as autoridades portuárias, são estatais que possuem caráter jurídico próprio, tendo ainda dependência financeira do estado (VIEIRA, 2003).

Já Alemanha, Holanda e Bélgica, os portos de Bremen, Hamburgo, Amsterdam, Roterdam e Ghent administração também é municipal regida com base nas leis federais, e a fiscalização da gestão é feita pelo governo federal e estadual. (VIEIRA, 2003).

Cabe ressaltar que nos Estados Unidos a autoridade portuária de Nova York possui responsabilidades pela administração de uma variedade de infraestruturas desde espaços para escritórios, pontes, túneis, áreas industriais, aeroportos, sistemas de trânsitos. Os prédios do *World Trade Center* destruídos pelos atentados de 11 de setembro de 2001 eram de propriedade da autoridade portuária de Nova York (LACERDA, 2005).

Nota-se que com a aceleração da economia americana entre 1990 e 2005, o crescimento médio do Produto Interno Bruto (PIB) foi de 2,9%, e na economia chinesa crescimento médio foi de 9,7% entre 1990 e 2005, segundo o *Bureau of Economic Analysis*, foi catalisador do crescimento do comércio entre os países. Com a crescente importância da China, quanto à oferta de produtos manufaturados e à demanda de *commodities* para sua produção industrial, resultou em um aumento da participação da China sobre a corrente de comércio mundial que cresceu, aproximadamente, de 4,0% em 2000 para 6,8% em 2005 (ALMEIDA, 2011).

É importante que a sociedade perceba as vantagens do transporte de longa distância que a navegação marítima apresenta, seja por meio da garantia de

qualidade nos serviços ofertados, seja pela disponibilidade de infraestrutura adequada (SAE, 2013).

Desta forma essa percepção vem melhorando nos últimos anos, porém alguns aspectos ainda precisam ser melhorados, tais como a busca de profundidade suficiente dos acessos marítimos, a avaliação constante da disponibilidade de berços e de ampliação dessa capacidade, além da intensa integração e adequação dos acessos terrestres (SAE, 2013).

Segundo Goulart (2007) os problemas de gestão portuária do Brasil já acontece a muito tempo , não é por falta de lei ou novas autarquias, o que precisa é de investimentos, pois os portos possuem estruturas enormes, há investimentos gradativos da iniciativa privada momentaneamente e depois os problemas voltam aguardando recursos públicos.

Conforme a Federação Nacional dos Portuários – FNP (2012) a gestão portuária pública no Brasil apresenta-se com alguns entraves devido a rotatividades dos cargos públicos, pode- se chamar como os “cargos de confiança”. A administração descontinuada tem provocados vários passivos trabalhistas além de uma ineficiência por falta de habilidades técnicas qualificadas.

O Brasil possui vários órgãos intervenientes na gestão portuária onde envolve os controles fiscais e também para a segurança nacional, o trabalho dos órgãos intervenientes é importante, mas é onde leva uma demora nas operações (FNP, 2012).

Cabe sugerir que esses órgãos se integrassem entre si submetidos a prestar contas a autoridade portuária, para promover harmonização dos procedimentos, dos agentes intervenientes no porto (FNP, 2012)

Uma solução é a parceria pública com a privada que é a alternativa para expandir a capacidade portuária onde os terminais privados se integram de acordo com a necessidade do Governo Federal solicitando permissões para agentes privados prestarem serviço público portuário em instalações privadas. As concessões seriam via licitações, caso o planejamento exigir especificar o local, pode ser também por meio de concessão que possibilite uma flexibilidade dentro de uma região ou Zona Portuária poderia ser considerada (BNDS, 2012).

O cenário encontra-se com uma gestão que precisa ser inovada para dar seqüência ao desenvolvimento da produtividade através de investimentos em

equipamentos e dragagem por meio de qualificação e evitando políticas partidárias (FNP, 2012).

2.3.1 Porto organizado

Entende-se que os portos devem ser constituídos por instalações providas de infraestrutura física, operacional e logística adequadas, onde possam ser realizadas atividades de movimentação e armazenamento de cargas, além de funcionar como principal peça do transporte marítimo (KEEDI, 2007).

Conforme a Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, considera-se porto organizado como aquele construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária (SILVA, 1994).

Perante a estrutura de organização do Porto do Organizado cabe a autoridade portuária fiscalizar, vigiar, pré qualificar os operadores portuários e dar seguranças por meio da guarda portuária (WERNECK, 2008).

As áreas dos portos brasileiros são geralmente dominadas pela União e podem ter sua exploração delegada a entidades privadas. Os portos organizados, conforme o artigo 1º da Lei dos Portos, são explorados pela União, “diretamente ou mediante concessão”. A União pode transferir o direito de exploração do porto para o estado e município em que ele se encontra. O estado ou o município, por sua vez, pode explorar o porto designar uma autarquia ou promover sua concessão à entidade privada (LACERDA, 2005).

2.3.2 Terminais de containeres de uso público

São agências arrendatárias de Terminais Portuários de Uso Público, através de licitação pública, contemplam contratos de arrendamento perante as Autoridades Portuárias e são especialistas em movimentação de contêineres. Atualmente, transitam nesses terminais 93% dos contêineres movimentados nos portos nacionais. Desta forma, proporcionando serviços portuários, oferecendo aos seus clientes exportadores, armadores e importadores mais velocidade nos embarques e baixos custos (FIESP, 2013).

Os Terminais de containeres de uso público são localizados em áreas públicas dentro do porto organizado, podendo ser concedidos ou arrendados a operadores privados (BNDS, 2012).

2.3.3 Terminais de uso privado (TUPS)

Perante a Lei 12.815, de 05 de Junho de 2013 os (TUPs) são chamados pelo Governo Federal de Terminais de Uso Privado, antes era conhecido como Terminal de Uso Privativo (BRASIL, 2013).

Desde a publicação da Lei nº 8630 de 1993 foi possível atribuir aos proprietários de terminais de uso privativo movimentarem cargas de terceiros nas suas instalações, além da obrigatoriedade de cargas próprias, o que distingue como trânsito na modalidade mista (ANTAQ,2013).

O Terminal de uso privado pode exercer suas atividades mediante a autorização da ANTAQ após formalização do Termo De Autorização presumido no artigo 44 da Lei nº 10.233, de 05/06/01, sendo assim o exercício vem se consolidando desde junho/93 quando foram comemorados os primeiros instrumentos contratuais pelo MT, nos termos do artigo 6º da Lei nº 8630/93 (ANTAQ, 2013).

Segundo BNDS (2013), os terminais de uso privativo (TUPS) são divididos em três modalidades:

- a) (TUP Es) os que movimentam exclusivamente cargas próprias;
- b) (TUP Ms) terminais que movimentam cargas próprias e de terceiros de uso privativo misto;
- c) (TUP) para turismo e movimentação de passageiros.

2.4 INFRAESTRUTURA DOS PORTOS BRASILEIROS

Além dos benefícios de carga e descarga de navios, os portos desempenham diversas atividades que afetam inteiramente a competitividade internacional das empresas usuárias, como distribuição, armazenagem alfandegada, controle de estoques, montagem e importação temporária de mercadorias (GUIMARAES; ARAUJO JUNIOR,2011).

São conhecidos como superestrutura portuária os equipamentos para movimentação e armazenagem de mercadorias, tais como guindastes, esteiras e

armazéns. A maior parte da superestrutura portuária brasileira é operada por empresas privadas (LACERDA, 2005).

A infraestrutura portuária do Brasil, como resultado do modelo construído nos últimos tempos apresenta obstáculos e deficiências que implicam sua eficiência e, em última análise, o próprio desenvolvimento econômico do país. É necessário viabilizar o desenvolvimento sustentado da infraestrutura aquaviária e terrestre nos portos brasileiros, de forma que o sistema portuário possa efetivamente contribuir para o comércio exterior (TOVAR; FERREIRA, 2006).

Os portos possuem infraestrutura composta pelos ativos fixos sobre os quais é realizada a movimentação de cargas entre os navios e os modais terrestres. Os integrantes da infraestrutura são imobilizados, isto é, não podem facilmente colocados em uso em outros locais ou em outras atividades (LACERDA, 2005).

No embarque e desembarque de mercadorias são usados guindastes de vários tipos, podendo ser do próprio navio ou pertencer às instalações portuárias. Existem guindastes com ganchos nas pontas para movimentação de redes (contendo embalagens como sacos e caixas) ou *pallets*. Em cargas granéis utilizam-se desde esteiras, tubulações, a encanamentos (KEEDI, 2003).

A fiscalização dos preços da infraestrutura portuária, por meio de contrato de concessão, dirige constituir regras para a determinação e o reajuste dos valores das tarifas de infraestrutura portuária, atribuindo aumento de previsão ao fluxo de receitas geradas pelas tarifas, condição necessária para a obtenção de recursos privados para investimentos nos portos (LACERDA, 2005).

Lacerda (2005, p 307) afirma que:

Apesar de sua previsão legal, nenhuma concessão da administração portuária a entidades privadas foi observada após a Lei dos Portos. A única concessão da administração portuária para uma entidade privada no Brasil é a Companhia Docas de Imbituba, em Santa Catarina. Essa concessão, no entanto, foi estabelecida antes da aprovação da Lei dos Portos.

Encontram-se no Quadro 3 as modalidades de concessão da administração portuária, qualificação e atuação de operadores portuários privados e arrendamento e instalação portuárias.

Quadro 3 - Modalidades de Concessões que substitui áreas portuárias

MODALIDADES DE CONCESSÕES QUE SUBSTITUI ÁREAS PORTUÁRIAS PÚBLICAS PARA O SETOR PRIVADO	
Concessão da administração portuária	A licitação é cumprida na modalidade de concorrência e a exploração de portos públicos poderá ser feita por qualquer entidade privada que vencer a licitação.
Qualificação e atuação de operadores portuários privados	Em que um ato administrativo da autoridade portuária permite a qualificação e a prestação de serviços de movimentação de cargas, efetuados exclusivamente por operadores privados
Arrendamentos de áreas e instalações portuárias	A posse das atividades portuárias sucede após seleção por meio de licitação nas modalidades de concorrência ou leilão, afora quando o interessado for titular do domínio útil da área.

Fonte: Adaptado de Tovar e Ferreira (2006)

Já a concessão do porto organizado será sucessivamente precedida de licitação (§2º do artigo 1º da Lei 8.630/93 e artigo 28, II da Lei 10.233/01). Logo a exploração dos terminais de instalação portuária fora da área do porto organizado conforme artigo 4º, II da Lei 8.630/93) requer autorização pela ANTAQ (TOVAR; FERREIRA, 2007).

2.5 CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA PARA NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (ISPS CODE).

Perante aos atentados de 11 de setembro de 2001 O ISPS CODE- *INTERNATIONAL SHIP PORT FACILITY SECURITY*, foi criado através de uma convenção diplomática em Dezembro de 2002 com o objetivo de intensificar a segurança marítima (SEP, 2013).

Na vigésima - segunda sessão da Assembléia da Organização Marítima Internacional (a Organização), em novembro de 2001, aderiu unanimemente em ampliar novas medidas relativas à segurança de navios e instalações portuárias, adicionada na Conferência de Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (conhecida como uma

Convenção Diplomática sobre Proteção Marítima) em dezembro de 2002 (ANTAQ, 2013).

Conforme a Secretaria Especial dos Portos (2013) o ISPS forma apuradas medidas que tornam os navios e instalações portuárias mais protegidas. Entre as medidas adotadas podemos destacar as seguintes:

- a) Controle rigoroso de entrada e saída de pessoas nas instalações portuárias.
- b) Demarcação do perímetro portuário
- c) Cadastramento das pessoas e veículos que entram na instalação portuária.
- d) Um navio antes de atracar ao porto deve informar os últimos 10 portos que visitou e caso algum deste não seja certificado de acordo com o Código poderão ser adotadas medidas adicionais de proteção, tais como inspecionar o navio ocasionando atrasos.

Após entrar em vigor o ISPCODE, a *International Maritime Organization* (IMO) criou um sítio onde podem ser verificadas as instalações portuárias que possuem certificação (SEP, 20013).

2.5.1 ISPCODE no Brasil

No Brasil a fiscalização dos navios é realizada pela Autoridade Marítima a (Marinha do Brasil) e a das acomodações portuárias pela Comissão Nacional de Segurança Pública de Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), da qual integram os Ministérios da Justiça, Defesa (Marinha do Brasil), Fazenda, Relações Exteriores e Transportes (SEP, 20013).

Para obter o certificado o código ordena que seja feito uma avaliação de risco, a qual é dominada à Comissão Estadual de Segurança Pública dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS). Depois de aprovado é elaborado um Plano de Segurança, que também é submetido à CESPORTOS para aprovação perante a isso, através de inspeção e se a segurança do porto estiver aceitável é emitida a Declaração de Cumprimento. Após a Declaração a instalação é incluída no sítio f como certificada, o que dá a exposição internacional da sua nova posição (SEP, 20013).

O código ISPCODE tem a finalidade de instituir uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e indústrias portuárias e de navegação com o objetivo de detectar intimidações à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional (MARINHA DO BRASIL, 2013).

2.6 TERMINAL PORTUÁRIO DE ITAPOÁ

Referência no setor portuário do Brasil, com suas instalações conteponrâneas e seguras. Apresenta-se o terminal portuário de Itapoá, um dos mais novos empreendimentos modernos de terminal portuário da América Latina na movimentação de containeres. Moderno mas, planejado respeitando o meio ambiente. Possui uma ponte de acesso de 230 metros que liga o píer ao pátio de contêineres. Mantendo intacta a preservação da praia da Figueira do Pontal, que foi urbanizada e fica aberta a população (PORTO ITAPOÁ,2013).

Figura 10- Porto de Itapoá



Fonte: Porto Itapoá (2013)

Na Figura 10, vista aérea do Terminal Portuário de Itapoá, onde pode-se observar o espaço físico do porto e seu potencial elevado, tanto terrestre, quanto marítimo.

2.6.1 Acessos

Pela BR 101 na Cidade de Garuva até o terminal são 45 km sobre a rodovia pavimentada a SC 415 que é a principal via de acesso para atender a demanda rodoviária para o terminal situado na Avenida Beira Mara 05, nº 2900 no Bairro Figueira do Pontal no município de Itapoá em Santa Catarina. Todo o acesso é feito pela SC 415 incluindo todo tipo inclusive cargas IMO, que são cargas perigosas. Da BR 101 na cidade de Garuva até o terminal são 45 km. O acesso Marítimo está estrategicamente localizado na Bahia da Babitonga região de grande movimentação econômica do Brasil que é o Sul e Sudeste (PORTO ITAPOÁ, 2013).

Na Figura 11 destaca a principal via de acesso ao terminal portuário de Itapoá.

Figura 11- Acesso terrestre direto ao terminal



Fonte: Porto Itapoá (2013)

Na figura 11 verifica-se que a o posicionamento do acesso de asfalto que é seguido da SC 415 se tornando SC 416 exclusiva para caminhões e atividades relacionadas ao terminal portuário de Itapoá (PORTO ITAPOÁ, 2013).

O de Itapoá possui uma população de 14.763 habitantes, mas no verão durante os meses de dezembro a fevereiro a população aumenta alcançando a 200 mil pessoas (PORTO ITAPOÁ, 2013).

Localizado no extremo litoral norte de Santa Catarina, o município de Itapoá faz divisa com o município de Guaratuba, estado do Paraná, através do Rio Sai Guaçu. Encontra-se basicamente as margens da maior rodovia de acesso ao Sul do Brasil, recebendo veranistas de vários Estados, como Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul e Santa Catarina. Desta forma favorece a presença de turistas internacionais da Argentina, Paraguai e Bolívia (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ, 2013).

Na figura 12 pode-se ter uma identificação quanto a localização do município de Itapoá ao norte do estado de Santa Catarina.

Figura 12 – Mapa com localização do Porto de Itapoá ao Norte de Santa Catarina



Fonte: Porto Itapoá (2013)

Nota-se na Figura 12 que o terminal portuário de Itapoá localiza-se em uma região estratégica devido as proximidades com o Porto de São Fransisco do Sul.

O principal acesso ao município é por meio da BR 101. Ao entrar em Garuva-PR torna-se o caminho em direção a Guaratuba-PR pela Rodovia SC-412. Após cerca de 10 km rodados, há um trevo de acesso á rodovia SC 415, que dá acesso ao município e ao terminal portuário de Itapoá. Outra opção é seguir a SC 412 e ir até a Policia rodoviária do Paraná e seguir a estrada Cornelsen que acessa ao Balneário Barra do Sai (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ, 2013).

Existe um terceira alternativa que é uma rota que inicia em Joinville, rumo a localidade de Gilbratar através do *Ferry Boat*, chega-se a Vila da Glória com um

visual deslumbrante da Bahia da Babitonga até chegar em Itapoá, na localidade da Jaca. Para seguir até o centro do município seguindo então a estrada SC -415, ligando a área rural de Itapoá com a urbana (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ, 2013).

2.6.2 Estrutura

O terminal Itapoá encontra-se equipado com 4 pontaineres, 11 transtaineres e 26 *terminal tractors*. Com capacidade TBP (tonelagem de porte bruto) permitidas para o porto, com comprimento de 350 metros, e largura máxima de 48 metros e TB máxima de 150.000 toneladas (PORTO ITAPOÁ, 2013).

Buscando a excelência desde o princípio de suas obras realizada pela construtora Andrade Gutierrez foi a única obra do setor portuária do Brasil a atender três certificações: ISO 9000 que corresponde a qualidade, ISO 1400 que está relacionada ao meio ambiente e OHSAS 18000 que é referente a segurança e saúde (PORTO ITAPOÁ, 2013).

A Figura 13 apresenta a estrutura do berço de atracação dos navios e os números de portaineres disponíveis do terminal.

Figura 13 - Portaineres para movimentação de cargas.



FONTE: Porto Itapoá (2013).

Deste modo isto posto verifica-se na Figura 13 que o terminal conta com 4 portaineres permitindo acesso de Navios STS (*Super Post Panamax*) navios de grande porte oferecendo maior agilidade na logística de sincronizar a atividade portuária (PORTO ITAPOÁ, 2013).

O Terminal está equipado com 1.380 tomadas *reefers*, que alimentam as cargas refrigeradas 24 horas por dia. Onde Os contêineres são submetidos ao acompanhamento constante e, a disponibilidade de tomadas somada aos custos competitivos para o cliente, têm sido atraente para que muitas empresas migrem suas operações de exportação *reefers* para Itapoá (PORTO DE ITAPOÁ, 2013).

No próximo capítulo serão apresentados os procedimentos metodológicos onde descreve as características que permeiam o trabalho para contemplar a pesquisa.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Procedimentos metodológicos constituem em etapas mais precisas da investigação, com finalidade mais restrita, em termos de explicação geral dos fenômenos abstratos que são limitadas a um domínio particular (LAKATOS; MARCONI, 2003)

Pode-se afirmar que metodologia é o conjunto de métodos ou caminhos que são percorridos para a busca do conhecimento (ANDRADE, 2005).

Desta maneira, neste capítulo apresentam-se os procedimentos metodológicos utilizados para o desenvolvimento da pesquisa, destacando o delineamento, a população e amostra, o plano de coleta e análise dos dados da pesquisa realizada no porto de Itapoá- SC.

3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

Ao conceituar pesquisa pode-se afirmar que é um procedimento formal, com método de pensamento científico e se constitui no caminho para buscar a realidade ou para descobrir as veridades parciais (LAKATOS; MARCONI, 2003).

Ressaltando que pesquisa é um conjunto de procedimentos sistemáticos, baseado no raciocínio lógico, tem por finalidade encontrar respostas e soluções para os problemas existentes utilizando métodos científicos (ANDRADE, 2005).

Assim sendo, fez-se necessário o uso de pesquisa descritiva, pois o estudo tem como objetivo descrever com precisão e com detalhes os processos de movimentação de contêineres via porto de Itapoá – SC.

No que se refere a pesquisa descritiva é onde os fatos são observados, registrados, analisados, classificados e interpretados, sem a interferência do autor com o objetivo de estudar o assunto sem a manipulação do pesquisador (ANDRADE, 2005).

Pode – se afirmar que a pesquisa bibliográfica abrange bibliografia já tornada pública em relação ao tema estudado, desde publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, teses, materiais cartográficos, com finalidade de colocar o pesquisador em contato direto com o que esta escrito, dito, ou filmado, inclusive conferências seguidas de debates que de alguma forma foi publicada e registrada (LAKATOS; MARCONI, 2003).

Nesta monografia foi utilizada a pesquisa bibliográfica, pois foram utilizados livros, publicações em artigos e *sites* relacionados a gestão portuária como: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Federação da Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC) e sistemas de pesquisas como o Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via internet, denominado (ALICEWEB), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

Já para uma pesquisa de campo exige um planejamento geral e um plano específico para a coleta de dados, é assim denominada por que a coleta de dados é efetuada onde ocorrem os fenômenos onde não há influência do pesquisador sobre eles (ANDRADE, 2005).

Sendo assim por meio de uma visita *in loco* ao Porto de Itapoá foi possível verificar a gestão portuária do porto contemplando desde administração, equipamentos e fluxos logísticos apresentados para o escoamento de mercadoria do Estado de Santa Catarina.

3.2 DEFINIÇÃO DA AREA E/OU PÚBLICO ALVO

Referente ao conceito de população pode-se dizer que é o conjunto de seres animados ou inanimados que representam pelo menos uma característica em comum (LAKATOS, 2005).

Neste sentido, a população definida para a abordagem de estudo será o próprio porto de Itapoá e fazer a pesquisa de suas atividades nas movimentações de cargas.

O Porto de Itapoá surgiu pelo conglomerado da empresa Batistella de instalar um terminal portuário que acatasse não apenas a demanda de exportação das suas empresas, como também pudesse atender a demanda da indústria do Estado de Santa Catarina, oferecendo desenvolvimento da região. Sendo assim a Aliança Navegação e logística (Hamburg Sud) juntou-se ao projeto que passou a contar com o apoio do Governo do Estado de Santa Catarina, sua via de acesso é a SC 416, o terminal um dos primeiros construídos pela iniciativa privada iniciou sua operação em 2011 (PORTO ITAPOÁ, 2013).

A preferência pelo município deu-se pela localização estratégica junto a Bahia da Babitonga, na divisa de dois importantes estados do Sul – Paraná e Santa

Catarina – que já tem tradição em operações portuárias. Possui Calado Natural de 16 metros , o Porto de Itapoá além de movimentações de contêineres de longo curso atua também com *hub port*, concentrando cargas de importação e exportação permitindo redistribuir por cabotagem mercadorias para outros portos do Brasil e da América do Sul (PORTO ITAPOÁ, 2013).

O Porto de Itapoá possui capacidade instalada inicial para movimentar cerca de 300 mil Contêineres ano e foi arquitetado para ser referencia de produtividade e segurança entre os portos brasileiros conta com as mais tecnologias disponíveis como Diferencial GpS (DPGPS) e RFID (*Radio Frequency Identification*) operando de acordo com o ISPCODE (PORTO ITAPOÁ, 2013).

Sendo assim a coleta de dados foi feita através de entrevista onde o entrevistador obtém maior credibilidade com mais exatidão do conteúdo.

As principais averiguações da pesquisa foi relacionada a gestão administrativa, operacional e das cargas containerizadas e se havia projeção de novos investimentos.

3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

As origens do estudo serão primárias e secundárias, primárias é quando são constituídas por obras e textos originais, material ainda não trabalhado que por sua relevância dão origem a outras obras e secundárias se referem a fontes primárias isto é, são constituídas pela literatura originadas e determinadas fontes primárias de pesquisas bibliográficas sendo assim é o conjunto de obras escritas para esclarecer as fontes primárias e analisá-las divulgá-las (ANDRADE, 2005).

Para essa pesquisa utilizou-se a pesquisa primária, que permite uma aproximação dos fatos onde a coleta das informações foi feita diretamente no Porto de Itapoá SC.

Para ser feito o estudo utilizou-se técnicas de pesquisas que estão relacionadas a parte prática da pesquisa, portanto técnicas são o conjunto de normas usadas em cada área da ciência, é a instrumentação especifica da coleta de dados (ANDRADE, 2005).

As técnicas de pesquisa se dividem em três sendo elas chamadas de técnica quantitativa onde o investigador usa raciocínio de causa e efeito mensurando, gerando dados estatísticos, técnica qualitativa é onde o investigador

usa bases em perspectivas construtivas, orientadas para a mudança onde o pesquisador coleta dados emergentes desenvolvendo temas e a técnica de métodos mistos ela é centrada, no problema coleta diversos dados de forma a obter informações quantitativas e qualitativas (CRESWELL, 2007).

No presente trabalho será utilizada a técnica qualitativa onde permite ter uma visão de mudança dos fatos. O instrumento de coleta de dados foi uma entrevista em profundidade um roteiro semi-estruturado para nortear os assuntos abordados na entrevista.

3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS

A abordagem da pesquisa qualitativa é onde ocorre em um cenário natural, o pesquisador sempre vai ao local isso permite o pesquisador desenvolver um nível de detalhes sobre a pessoa ou sobre o local envolvidos nas pesquisas (CRESWELL, 2007).

Ao abordar os assuntos com a técnica qualitativa a coleta de dados pode mudar a medida que o pesquisador descobre os melhores locais para entender o fenômeno (CRESWELL, 2007). Desta forma a pesquisa enquadrou-se na abordagem qualitativa que permite descrever toda a gestão estratégica do Porto de Itapoá SC.

No próximo capítulo destacam-se os dados coletados com a pesquisa de campo realizada no Terminal Portuário de Itapoá – SC.

4. ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

Para que a coleta de dados concretizasse foi por meio de uma entrevista com o assessor executivo do Terminal Portuário de Itapoá. Desta forma pesquisa foi organizada através de um roteiro semiestruturado norteando os assuntos abordados

Para a concretização desta entrevista, o pesquisador esteve *in loco* no porto de Itapoá no dia 25/10/2013, onde pôde obter acesso á informações com uma maior exatidão. Na ocasião, foram abordados temas relevantes para o desenvolvimento da monografia, tais como administração portuária, logística portuária, gestão operacional de cargas contêinerizadas e futuros investimentos no Terminal Portuário de Itapoá Santa Catarina.

4.1 O NEGÓCIO

Em 1993 o grupo Battistella demonstra interesse em desenvolver um terminal portuário privativo o grupo opta por Itapoá para receber o empreendimento, devido as condições naturais de profundidade da Bahia da Babitonga localizada ao norte do estado de Santa Catarina e segundo o entrevistado:

Na década de 90 uns dos gargalos na época eram os portos, a idéia do porto surgiu em 1993 quando seu Ildo Battistella sobrevoava área, pois ele era aviador, e viu que já existia o porto de São Francisco do Sul e a Bahia da Babitonga, que tem águas profundas, áreas que facilitava a logística dos navios e pode avistar também a área a ser explorada então pensou em fazer um porto para ele sendo assim em 1993 até 2005 começou a comprar as áreas, a construção ocorre no período de 2008 a 2011 e início operações 2011(ASSESSOR EXECUTIVO,2013).

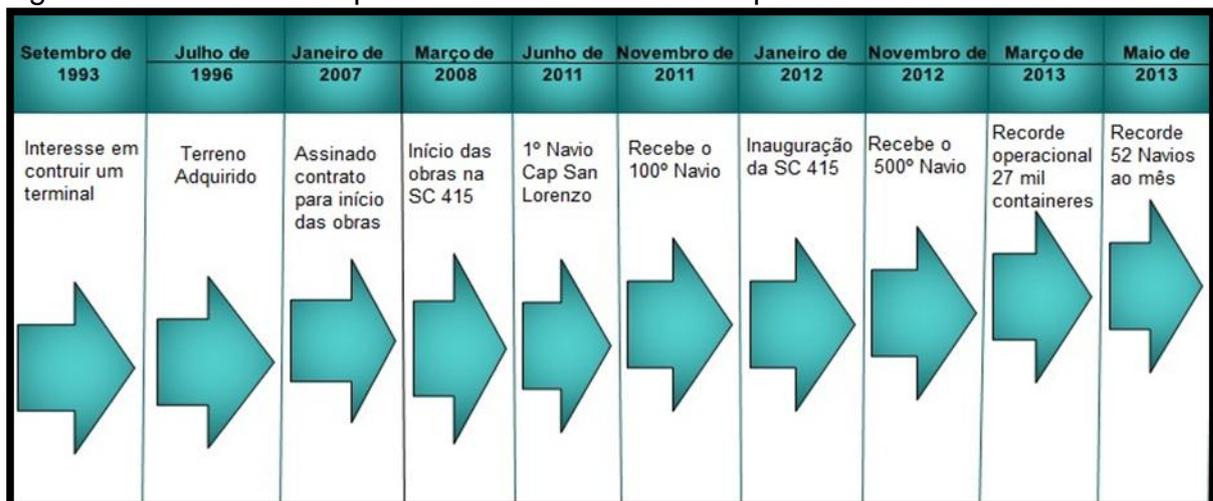
Verifica-se que o termino é localizado estrategicamente entre os estados de Santa Catarina e Paraná, o Porto Itapoá tem a oportunidade de movimentar cargas de clientes dos dois estados.

Dando destaque para a cidade de Joinville, a maior e mais industrializada cidade de Santa Catarina que fica a 80 km ao sul de Itapoá, é a cidade de importantes *players* do mercado mundial como Whirlpool e Tupy. Também a cidade de Curitiba, capital e a maior cidade do Paraná que situa-se está a 140 km ao norte. A cidade é sede de importantes indústrias do setor automobilístico, de eletrodoméstico e eletroeletrônico (PORTO DE ITAPOÁ, 2013).

Cabe ressaltar que a região sul do Brasil, responde por 16,6% do PIB nacional, o que evidencia intensa atividade econômica, tanto no setor agrícola como no setor industrial, distinguida pelas *commodities* como soja e arroz, bem como a linha pecuarista de aves, suínos e gado (PORTO DE ITAPOÁ, 2013).

Na Figura 14 apresenta-se uma linha do tempo onde mostra a o processo de evolução do Terminal.

Figura 14- Linha do Tempo Terminal Portuário de Itapoá.



Fonte: Adaptado de Terminal de Itapoá (2013).

Na Figura 14 verificasse a evolução do terminal, onde em 1993 a Battistella tem interesse em desenvolver um terminal portuário privado. O grupo escolhe Itapoá para fazer o empreendimento pelas condições naturais. Em Julho de 1996 o terreno é adquirido em uma área que já havia sido sondada para uma instalação da Marinha do Brasil (PORTO ITAPOÁ, 2013).

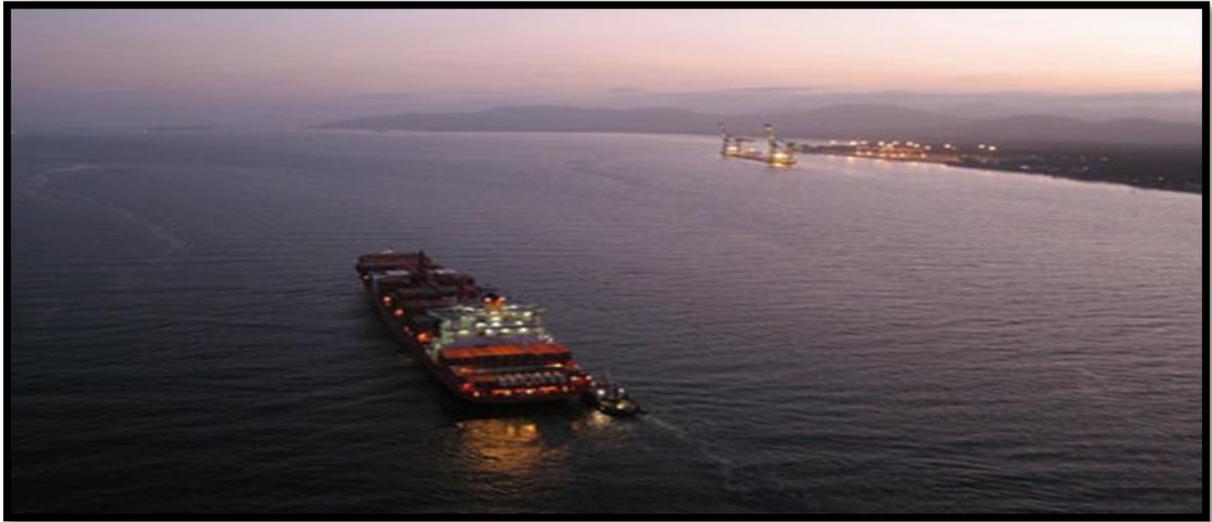
Sendo assim em Janeiro de 2007 é assinado o contrato para início das obras. Em março de 2008 o governo do estado de Santa Catarina inicia as obras da rodovia SC- 415 de acesso ao terminal. No ano de 2011 no mês de Junho contempla a operação do 1º navio o *Cap San Lorenzo*. Em Novembro de 2011 o terminal recebe seu 100º navio (PORTO ITAPOÁ, 2013).

Desta forma no ano de 2012 no mês de Janeiro é inaugurada a SC 415 oficialmente mediante as autoridades. Em Novembro de 2012 o terminal recebe o 500º navio em um pouco mais de um ano e meio de operação. No ano de 2013 alcança o recorde operacional de 27 mil unidades movimentadas. Em maio de 2013

marca recorde na atracação de navios com 52 navios ao mês (PORTO ITAPOÁ, 2013).

A localização do Porto pode ser verificada na Figura 15 com destaque para a extensão da Bahia da Babitonga.

Figura 15- Bahia da Babitonga.



Fonte: Terminal de Itapoá (2013)

Pode-se ter uma visualização na Figura 15 da posição privilegiada em que o Porto se encontra, tanto na extensão territorial tanto a extensão marítima.

Dependendo do tipo de carga é preciso utilizar navios específicos para transportá-las, esse fato influencia na estrutura adequada para movimentar as cargas. Desta forma alguns portos buscam se especializarem nas atividades ou diversificam de acordo com as cargas transitadas em suas instalações (BERTOLOTO; DE MELLO, 2011).

Nesse sentido desde a lei da modernização dos portos que admitiu a iniciativa privada ao setor, o cenário vem mudando, a atividade portuária registra uma evolução pós 1993, perante a lei o entrevistado ressalta que Já que o governo fez essa lei dos portos em 1993 que possibilitava a iniciativa privada de investir e participar da gestão portuária o Grupo Battistella pensou em fazer um porto em São Francisco do sul, mas o problema em São Francisco do Sul era a região, extensão de acesso rodoviário desta forma a Battistella “[...] como uma grande exportadora de madeira teve a idéia mais atraente de utilizar container para investidores”.

Quanto ao questionamento sobre o tipo de estrutura do terminal se é nacional ou internacional entrevistado afirma: “[...] como hoje os investidores são 3

sócios nacionais formados pela Log Z , Battistella , Hamburg Sud e aliança navegação logística que é o braço brasileiro da Hamburg Sud, denominando a estrutura nacional” (ASSESSOR EXECUTIVO, 2013).

4. 2 GESTÃO ADMINISTRATIVA DO TERMINAL ITAPOÁ

Conforme a Lei de Modernização dos portos definiu novas competências para os setores público e privado na construção e operação da infra-estrutura portuária do país dando oportunidades de investimentos ao setor. Desta forma o terminal portuário de Itapoá é caracterizado como TUP Ms terminais que movimentam cargas próprias e de terceiros (BRASIL,2013).

Sendo assim o terminal portuário de Itapoá é uma concessão da ANTAQ e da SEP sendo um terminal independente privado administrado por seus parceiros.

Na Figura 16 apresentam-se os acionistas suas participações desta forma a gestão do terminal é toda privada.

Figura 16 - Acionistas Porto Itapoá



Fonte: Terminal de Itapoá (2013).

De acordo com a figura 16 o terminal sendo privado de uso misto conta com a empresa Batistella com 60% e a Logz empresa de Logística do Brasil com 40% formando uma parceria ligada a *Portinvest* com 70% das ações juntamente com a Aliança Navegação e Logística(Hamburg Sud) com 30% de ações administrando o projeto(PORTO ITAPOÁ,2013)

O porto Itapoá é um terminal privado, sua estrutura uma das mais modernas do país viabiliza as operações logísticas comparando-se com os portos

públicos que possuem gargalos pela falta de investimentos, perante a esse fato o porto Itapoá supera e se destaca nas movimentações com agilidade.

O relacionamento do porto com o governo do estado o entrevistado enfatiza que:

[...] todo porto é uma concessão da secretaria especial dos porto e da ANTAQ, o porto Itapoá possui uma relação continua e boa com esses órgãos, pois o porto facilita o trabalho de todos junto da receita federal, Ministério da Agricultura e Marinha. Outro ponto em relação ao governo é com a relação as vias de acesso a via 415 é uma obra e agora 416 , o porto por si só é importante para toda cadeia logística , favorece grandes empresas de se instalarem na região como a BMW em Joinville que vem se instalar na região pelo aspecto logístico diferenciado, havia 4 opções e inicialmente Itapoá, um exemplo, talvez se o porto não estivesse ali não havia a SC 415 agora a 416 colocando a importância dos portos para a economia do estado.

A localização estratégica do porto esta relacionada com as condições naturais, a cidade por ser de praia ela difere de outras cidades portuárias que o Brasil possui também pelo fato do acesso rodoviário cedido pelo governo do estado, o entrevistado relata que a cidade de Itapoá já existia com outra vocação, são 32 km de praia, o porto está em um extremo da cidade, como porto tende a desenvolver mais, “[...] o tráfico não interfere, não vai concorrer com a padaria, com a farmácia como ocorre em Itajaí, São Francisco do Sul e Paranaguá o Porto Itapoá possui uma via exclusiva”.

Ao questionar sobre ter semelhança com algum porto no Brasil o entrevistado relata que é semelhante a Porto Nave em Navegantes e aos modelos internacionais a administração é semelhante ao Porto de Leixões em Portugal e Lehave na França.

Ao verificar a relação do porto de São Francisco do Sul com o Porto Itapoá o entrevistado afirma que a relação não é comercial, e sim pelo complexo Bahia da Babitonga pelo fato de o Porto de São Francisco do Sul não ser exclusivo container, e sim ser mais carga granel e carga geral. Os dois Portos são concorrentes de alguma forma por eles ter os containeres, mas a relação é mais complementativa onde os diretores são amigos.

Quanto ao complexo portuário da Bahia da Babitonga o entrevistado destaca:

[...] de um ponto de vista macro são 5 municípios Itapoá, Joinville, Araquari, Garuva e São Francisco do Sul. Dois Portos nas Duas Pontas um especialista em container e outro

especialista em carga granel. Empresas como a Mercedes esta sondando área então se olhar desta forma o potencial de desenvolvimento econômico é o complexo da Bahia Babitonga.

Durante a pesquisa é perceptível que o norte do estado de Santa Catarina possui várias áreas fabril exemplo a cidade de Joinville que é um grande pólo industrial que tem várias exportadoras e também sendo a cidade que oferece todos os recursos aos outros municípios.

4.3 GESTÃO DE TRANSPORTES

A partir do Terminal Itapoá são destinadas cargas para várias regiões do mundo, compreende linhas de rotas nacionais, internacionais e também regionais pois o terminal já possui acordos comerciais com os principais armadores que operam na costa brasileira.

Ao questioná-lo sobre quais regiões de destinos que o terminal atende, o entrevistado exemplifica:

[...] é como se fosse uma Cia aérea, atende a costa da América do sul, norte da Europa, Oriente Médio, Oceano Indico, África e todo o globo, os clientes trabalham com toda parte do mundo, no mercado mundial China, estados Unidos e Europa todas as áreas do mundo são contempladas.

Na América do Sul sua área de cobertura é Costa Oeste e Costa Leste da América do Sul. Desta forma seus armadores são as empresas CSAV E Humburg Sud.

No Golfo do México atende a área de cobertura da Costa Leste da América do Sul e Golfo do México. Seus armadores são Aliança/Humburg Sud, CCNI, e Hapag Loid. Já na América do norte cobre a Costa Leste da América do Sul e a Costa Leste da América do Norte os armadores são Aliança/Humburg Sud e CSAV.

Ao Norte da Europa atende a Costa Leste da América do sul e o Norte da Europa por meio dos armadores que são: Aliança/Humburg Sud, CMA CGM, Hapag Lloid, Maersk e MSC.

No Mediterrâneo cobre as áreas da Costa Leste da América do sul e Mediterrâneo através dos armadores CMA CGM, CSAV, Humburg Sud, Maersk, MSC, *Niver Lines* e ZIM. No Oriente Médio e Índia cobre a Costa Leste da América do Sul e Índia. Armadores CSAV, Maersk, MSC, *Safmarine* e UASC. Na Ásia a áreas

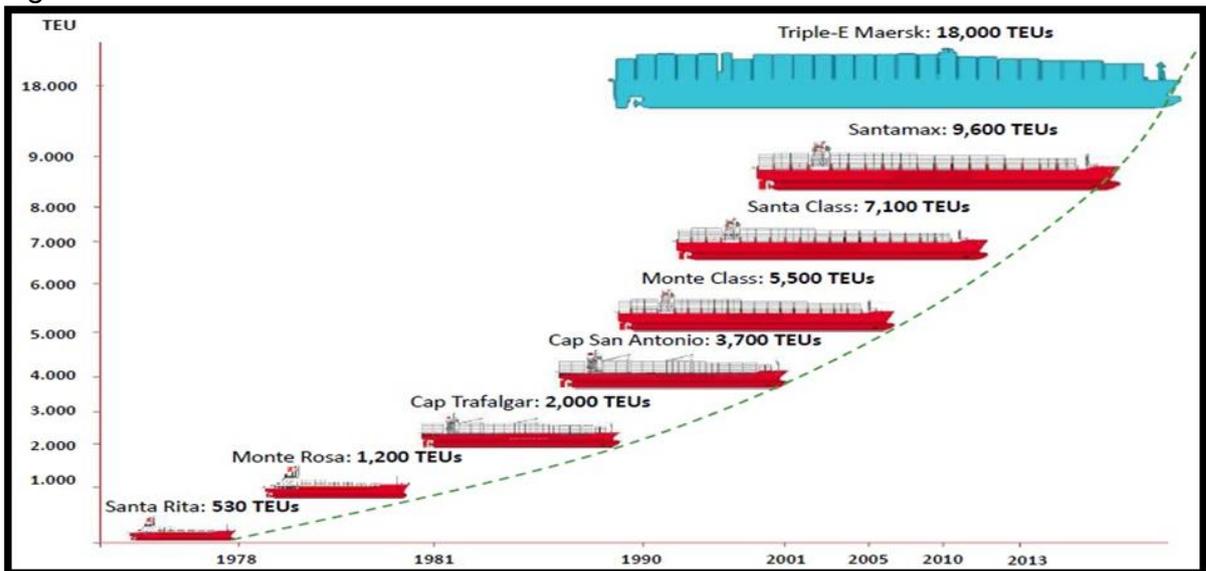
de cobertura é na Costa Leste da América do Sul e Ásia. Os armadores dessa área são: COSCO, Evergreen, K line, PIL E ZIM.

O setor portuário sofre negligências quanto a sua habilidade de processamento e os investimentos em ampliação que não acompanham a crescente demanda, o que gera um estresse elevado do fluxo logístico. Com o progresso dos navios, que possuem capacidade de transportar maior quantidade de cargas, surge a necessidade de melhoramento, construção, e manutenção de pátios, píeres, dragagens, para proporcionar melhor eficiência (GOMES *et al.*, 2013).

Nesse sentido os tipos de navios que atracam no terminal de Itapoá segundo o entrevistado já superam os *Superpost Panamax*, o porto tem capacidade para atender navios de 18.000 TEUs .

O Processo de evolução dos navios que passam pelo terminal de Itapoá pode ser verificado na Figura 17.

Figura 17 – *Evolution of maritime fleet.*



Fonte: Terminal de Itapoá (2013).

De acordo com a Figura 17 houve uma grande evolução dos navios desde 1978 até 2013, ressaltando que a partir de 1990 o processo se eleva devido ao fenômeno da globalização, e as possibilidades das aberturas de novos mercados se tornando uma necessidade que os portos recebam navios de grande porte para o comércio exterior.

Atualmente o terminal recebe esse navio de 9.600 teus *Santamax*. O entrevistado expõe que no Brasil são 4 portos que recebem navios de 9.600 teus que são o Porto de Itapoá, Santos, Paranaguá e de Rio grande.

O porto disponibiliza facilidades para entradas e saídas de cargas tanto na via marítima como também vias rodoviárias, disponibilizando todo o recurso de acessibilidade.

4. 4 GESTÃO OPERACIONAL

Como o foco é agilidade o horário de funcionamento do Porto é de 24 h nas operações, e o administrativo é de segunda a sexta é das 08h00 mim até as 18h00min.

São recebidos cerca de 50 navios ao mês, esse número se dá em virtude da Bahia da Babitonga que proporciona essa facilidade através da profundidade de 16 metros e as suas águas calmas, quanto a problemas o entrevistado afirma “[...] nós não temos problemas com atracação aqui”.

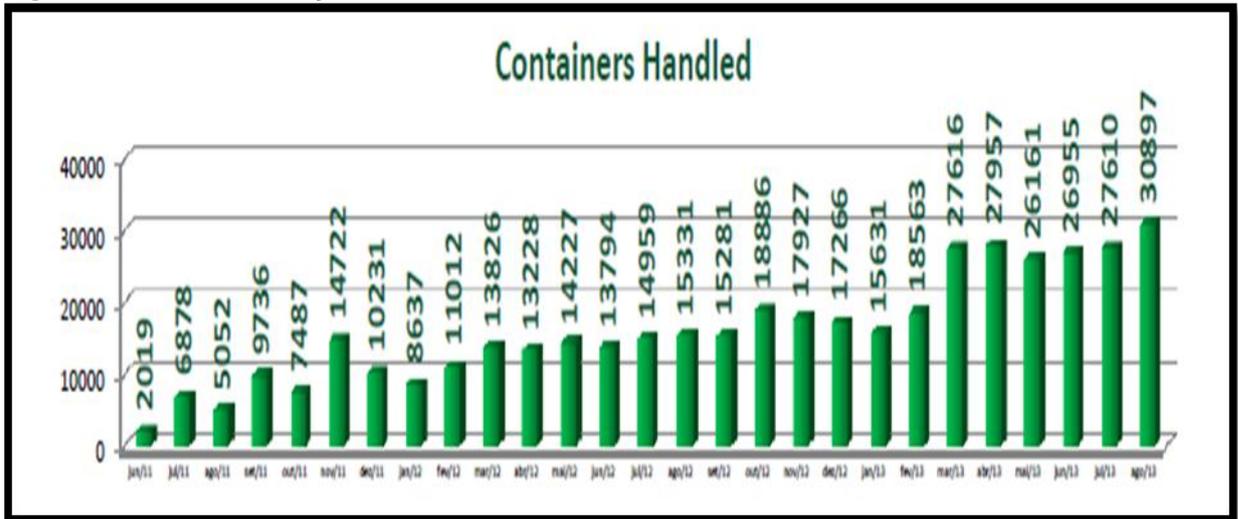
Com relação a movimentações são feitas 60 movimentações por hora, e o tempo que os navios ficam operando é de 5 a 6 horas, raramente ocorre problemas, mas se acontecer é atendido pela própria manutenção do porto.

Quando se questiona quais os terminais existentes no porto que movimentam somente cargas containerizadas o assessor executivo explica: “[...] nós somos um terminal, diferente de Santos que possui 15 terminais, o Porto Itapoá ele é um terminal que é o próprio porto como Navegantes que é o próprio porto”.

Os produtos que passam pelo Porto são diversos, a maioria das importações é da china, é relativo tem-se a cidade de Joinville que tem número elevado em exportação de motores e metal mecânica como um todo e marcas como Wolksvagem, Tigre e todo pólo automotivo de Curitiba. Santa Catarina e Paraná são grandes movimentadoras de frango cargas refrigeradas e movimentações no setor metal mecânico produtos esses que são exportados de Janeiro a Janeiro, a maça tem mês que é o foco da carga *reefer* é um aspecto muito sazonal (ASSESSOR EXECUTIVO PORTO ITAPOÁ, 2013).

Ao questionar as movimentações de cargas que passam elo terminal o entrevistado apresenta a Figura 18 desde 2011 a agosto de 2013.

Figura 18- Movimentação de Containeres desde de 2011.



Fonte: Terminal Itapoá (2013).

Desta forma verifica-se na Figura 18 que o terminal desde suas atividades iniciadas em junho 2011 teve um progresso significativo. Sendo que em junho de 2011 começa operando com 2.019 containers assim elevando seus números, enfatizando o mês de novembro que bateu recorde chegando a 14.722 de containers movimentados. Já em 2012 no mês de Janeiro começa com 8.637 de movimentações e no mês de Junho quando o terminal fez uma ano das atividades pode-se ter a constatação do progresso comparando os números de 2.019 movimentações de 2011 com o de 2012 foram movimentados 13.794 containers, dando destaque para o mês de outubro que chegou a 18.886. Em 2013 o terminal alcança números elevados iniciando em Janeiro com 15.631 e batendo seu record em agosto com 30.897 de containeres movimentados.

Quanto a relação com empresas do sul do estado o entrevistado alega que empresas como Cecrisa, Agroveneto e JBS, Intelbrás, Librelato e as fumageiras já utilizaram o Terminal Portuário de Itapoá.

A área do porto designada a armazenagem de contêineres possui um Armazém de 1200 metros quadrados de área para colocar mercadorias de acordo com a figura 18 é a localização das empresas.

Figura 19 – Área retro Portuária



Fonte: Porto Itapoá (2013)

Na Figura 19 buscou-se visualizar como se aloca as mercadorias na zona secundária do porto, a parte destacada em amarela é a zona primária o próprio porto. Toda a responsabilidade de controlar as atividades portuárias do porto é da diretoria de operações.

Ao questionar se o terminal possui sistema informatizado para controlar as operações o entrevistado relata que: “[...] o porto possui um sistema chamado sistema *Navis* versão n4 é o Windows dos portos, com o objetivo de menor custo, menor tempo e maior utilização de equipamentos”. Ressaltando que essa versão só existe em Itapoá e Rio Grande.

O Terminal portuário de Itapoá é um dos primeiros portos brasileiro a implantar o sistema operacional *NAVIS SPARCS N4*. Esta versão do *NAVIS*, dentre uma série de vantagens, permite o planejamento sincronizado de pátio e cais, sendo controlado em tempo real pelos operadores (PORTO ITAPOÁ, 2013).

Na Figura 19 apresenta-se uma foto da equipe de que logística que operam o sistema *Navis* n4.

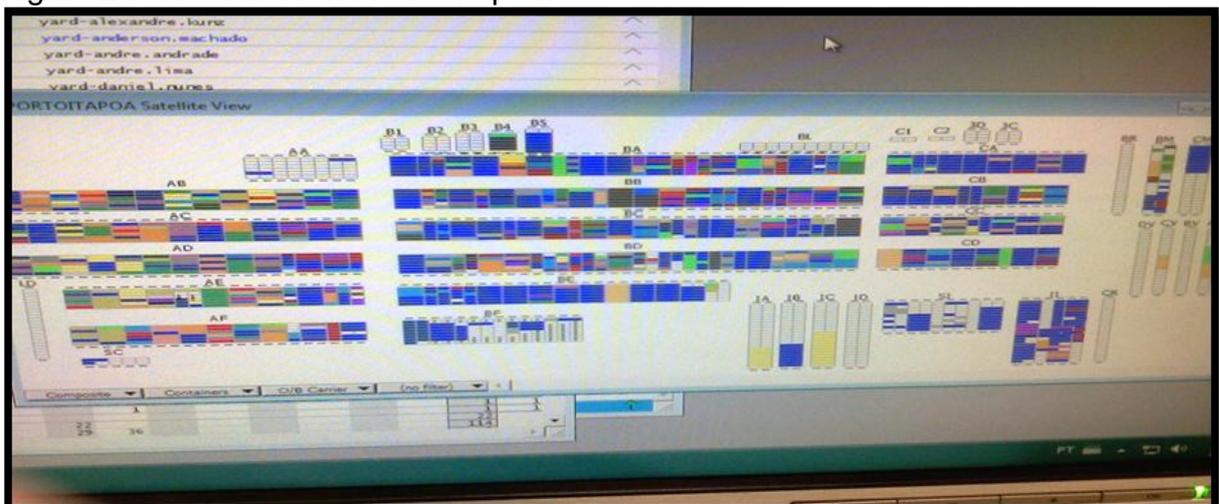
Figura 20 – Equipe de Logística



Fonte: Do pesquisador (2013).

Como mostra a Figura 20 o departamento de logística possui uma equipe de colaboradores exclusiva operante no sistema *Navis*, com a utilização de duas telas de visualização para cada colaborador, e o uso da comunicação via telefone é constante, servindo para certificar as informações onde é feito acompanhamento das cargas. Na Figura 21 tem-se uma visualização do *software* *Navis* versão n4 mais próxima.

Figura 21- Sistema Navis Porto Itapoá.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

De acordo com a Figura 21 observa-se o mapeamento das cargas containerizadas, onde cada cor corresponde a um container e é monitorada as

cargas. Sendo que o sistema visa a agilidade, com menor tempo e mais utilização dos equipamentos de pátio

Quando questiona - se quanto à chegada de novos equipamentos o entrevistado afirma que esta pra vir novos *portainers* e novas empilhadeiras novos equipamentos.

No âmbito com relação a parcerias o entrevistado afirma que existe na área operacional, uma comunicação onde os portos conversam entre si, desta forma a área de planejamento de Santos comunica-se sempre com o terminal Itapoá e são parceiras nessa questão, já as áreas comerciais não porque são concorrentes.

Para que haja aumento da capacidade operacional aos portos o entrevistado enfatiza que:

[...] a própria expansão e acesso marítimo os governos tem que estar atentos a isso, pois os navios são grandes e o governo tem que investir em dragagens e nas vias rodoviárias. Imagina no Sul a BR 101 ainda em construção, a questão rodoviária brasileira é a prioridade, problemas que a iniciativa privada não pode atuar, ou o governo abre as concessões para o investimento ou governo faz.

A expectativa de crescimento do porto para os próximos anos é quadruplicar de 500 mil teus para 2 milhões teus.

Os municípios de destino de mercadorias do Porto Itapoá são os municípios dos estados do Paraná, Mato Grosso, São Paulo e Santa Catarina, mas, o foco são os municípios dos estados de Santa Catarina e Paraná.

O porto Itapoá conta com 600 colaboradores, no momento esta sendo implantada a ISO, os posicionamentos das gestões compõem de um Presidente, três diretores: Diretor Administrativo, Diretor Comercial e Diretor Operacional. O Porto possui sete gerências que são: Gerência de Rh, Comercial, Informática, Projetos, Operacional, Tecnologia, Manutenção e Financeira.

Ao questionar sobre a mão de obra quanto a origem e se precisa ser especializada o entrevistado alega que a mão de obra 50% vem de outros portos e a outra metade 50% são do á porto, algumas funções precisa ser especializada já para funções operacionais treina internamente com pessoas do município.

O Porto possui ótimo relacionamento com os órgãos intervenientes que gera crescimento para a economia do município.

4.5 PROJETOS E INVESTIMENTOS

Os investimentos ao porto estão sendo feitos de acordo com o planejamento que é quadruplicar, triplicando as áreas logo após a liberação das licenças ambientais.

Um fato curioso que despertou surpresa ao pesquisador foi quando o entrevistado afirma que como o porto Itapoá atende todas as exigências ambientais e possui um modelo de estrutura semelhante ao Porto de Pecem localizado ao norte do Brasil que aproveita o centro do canal ele ressalta “[...] no verão é comum as pessoas tomarem banho e as operações rolando sem nenhum problema, o pessoal coloca o guarda sol e os navios ali”.

Nesse sentido o terminal foi projetado para ser sustentável e associado ao meio ambiente, seguindo a tendência dos portos mais modernos do mundo, com mínima intervenção ao meio ambiente. A preocupação com o meio ambiente está no seu tripé social, ambiental e econômico (PORTO DE ITAPOÁ, 2013).

Desde o início de sua construção o terminal investe em programas de educação ambiental, recuperação da fauna e flora ocupada, além do monitoramento da vida marinha nas proximidades de suas instalações (PORTO DE ITAPOÁ, 2013).

Finalizando a entrevista o entrevistado enfatiza a importância dos portos para a economia, e faz uma análise comparativa “[...] os portos públicos a cada 4 anos pode mudar tudo, já os privados o foco é a agilidade.” Fato esse que proporciona estabilidade a toda economia do país”.

5 CONCLUSÃO

Atualmente o comércio de mercadorias é constante entre os países, gerando uma disputa acirrada no cenário econômico.

No âmbito da pesquisa, destacou-se um dos principais portos do Estado de Santa Catarina, onde se sobressai o Porto Itapoá que oferece toda uma estrutura eficaz para o escoamento de mercadorias isso enfatiza mais ainda a ação da iniciativa privada que vem crescendo após a Lei da Modernização dos Portos em 1993.

Desta forma a pesquisa objetivou identificar o modelo de gestão do Terminal Portuário de Itapoá – SC.

A partir do objetivo geral, delimitaram-se os objetivos específicos, onde o primeiro buscou: Apresentar a origem do complexo portuário de Itapoá Santa Catarina. Observou-se que o porto surgiu da iniciativa privada com o grupo Batistella que teve interesse na região por ter uma acessibilidade marítima em virtude da Bahia da Babitonga. E suas estruturas disponíveis são as mais modernas e ágeis, pode-se dizer que é um dos melhores modelos de estrutura portuária do Brasil.

Relatando o segundo objetivo específico: Destacar a gestão administrativa do terminal portuário de Itapoá, verificou-se que a gestão administrativa do Porto Itapoá é privada, todos os investimentos são feitos pelas parcerias das empresas Batistella, Log Z e Aliança que é o Braço brasileiro da Hamburg Sud, quanto a gestão de transportes os destinos das cargas são para vários destinos segundo o entrevistado opera de forma como se fosse linhas áreas.

No que se refere ao terceiro item: Avaliar a gestão de transportes para cargas containerizadas, constatou-se que o terminal possui capacidade operacional de receber cerca de 50 navios ao mês, o Porto conta com o que há de mais inovador em tecnologias como o sistema *Navis* que viabiliza as operações e possui uma equipe exclusiva operando o sistema.

Quanto ao quarto item: Identificar futuros investimentos e projetos do terminal de Itapoá, verificou-se que o porto vem investindo bastante para a ampliação de suas estruturas, possui o planejamento de quadruplicar suas operações de 500 mil TEUs para 2 milhões TEUs assim que forem liberadas as licenças ambientais.

Os responsáveis pelos gargalos dos portos Brasileiros ainda são por parte do poder público que por questões políticas e sem planejamento gerado pela falta de qualificação nos cargos causa os “apagões” que estão comuns assim chamar.

Sobre a pesquisa *in loco*, cabe destacar a receptividade do assessor executivo que foi de grande profissionalismo onde a entrevista foi bem sucedida com todas as informações.

Finalizando conclui-se que o estudo foi de extremo valor agregado para o conhecimento profissional da acadêmica, onde assuntos relacionados a gestão portuária e logística de transportes despertou interesse durante o curso e pode ser vivenciado durante a pesquisa.

REFERÊNCIAS

ADUANEIRAS. **Apagão da responsabilidade**. Disponível em: <http://www.aduaneiras.com.br/noticias/artigos/artigos_texto.asp?ID=24320093&acao=2> Acesso em: 17 fev. 2013.

ALMEIDA. **Principais Características e Problemas dos Portos do Brasil** Disponível em: <<http://www.uezo.rj.gov.br/tccs/capi/BrunoAlmeida.pdf>> Acesso em 05 de Dez de 2013.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico: elaboração de trabalhos na graduação**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ. **Gestão Portuária**. Brasília. [2013]. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/GestaoPortuaria/Index.asp>>. Acesso em: 17 fev. 2013.

_____. _____. **ISPS CODE**. Brasília. [2002]. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/ISPSversaoportugues.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2013.

_____. _____. **A Regulação na Navegação Marítima: o caso do sal**. Brasília. [2011]. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Pdf/PublicacoesTecnicas/ArtigoJorgeCesarPinto.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2013.

_____. Banco Central. **Boletim do Banco Central do Brasil - Relatório 1996 Balança Comercial 1996**. Brasília. [1996]. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/pec/boletim/Banual96/banualc4.asp#balcome>> Acesso em: 18 abr. 2013.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Importação**. Brasília. [2013a]. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=246>>. Acesso em: 08 ago. 2013a.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Importação**. Brasília. [2013b]. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=246>>. Acesso em: 08 ago. 2013b.

_____. _____. **Leis, Decretos, Portarias e Resoluções**. Brasília. [2013c]. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=837>>. Acesso em: 08 ago. 2013

_____. Prefeitura Municipal de Itapoá. **Município. Histórico**. Itapoá. [2013d]. Disponível em:

<<http://www.itapoa.sc.gov.br/conteudo/?item=24456&fa=5035&PHPSESSID=shuat3dk3qt2kq5malc1c228m7>>. Acesso em: 23 out. 2013.

_____. _____. **Município. Aspectos Geográficos. Localização e Aspectos Físicos.** Itapoá. [2013e]. Disponível em:

<<http://www.itapoa.sc.gov.br/conteudo/?item=24485&fa=5036>>. Acesso em: 09 nov. 2013.

_____. Presidência da República Federativa do Brasil. **Brasil 2022.** Brasília. [2013f]. Disponível em:

<<http://www.sae.gov.br/brasil2022/?p=57>>. Acesso em: 18 maio 2013.

_____. Senado Federal. **Lei dos portos é sancionada com 13 vetos.** Brasília. [2013g]. Disponível em:

<<http://www12.senado.gov.br/noticias/materias/2013/06/05/lei-dos-portos-e-sancionadacom13vetos%20Acessado%20em%2026/08/201312.senado.gov.br/noticias/materias/2013/06/05/lei-dos-portos-e-sancionada-com-13-vetos>>. Acesso em: 26 ago. 2013.

_____. Sistema Portuário Nacional – **SPN. Secretaria especial dos portos.** Disponível em:

<<http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 18 maio 2013.

BALLOU, Ronald H. Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: Logística Empresarial. Bookmam Cia editora e Artmed editora as. Porto Alegre RS.2004.p.26.

BERTOLOTO, Rodrigo Ferreira; DE MELLO, João Carlos Correia Baptista Soares **Eficiência de portos e terminais privativos brasileiros com características distintas.** Revista de Literatura dos Transportes, vol. 5, n. 2, pp. 4-21. Artigo Disponível em: <www.relit.org.br/r2011-088.htm> Acesso em 08 de Nov. de 2013.

BNDS. **Análise e avaliação da organização institucional e da eficiência de Gestão do setor portuário brasileiro.** São Paulo: Boz & Company, 2012.

BRITO, Pedro. **Muito a Navegar.** Uma análise logística dos Portos Brasileiros. Rio de Janeiro. Topbooks, 2010, p. 136.

CALDAS, Sergio Túlio **Portos do Brasil: a história passa pelo mar.** São. Paulo Editora Horizonte, 2008 p.15.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativos, quantitativos e mistos.** 2º ed. Porto Alegre: Artmed. 2007.

CNT. SEST SENAT. **Pesquisa Aquaviária.** [2006]. Disponível em: <<http://www.sistamacnt.org.br/pesquisacntaquaviaria/2006/>> Acesso em: 04 jun. 2013.

CNT. SEST SENAT. **Pesquisa Cabotagem.** [2013]. Disponível em:

<http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20Cabotagem%202013/Pesquisa%20Cabotagem_final.pdf>

Acesso em: 10 nov. 2013.

FNP. Proposta de reestruturação e modernização da gestão portuária.

Brasília: (FNP) Federação nacional dos Portuários: Setembro,2012.

FIESP. Terminais de contêineres de uso público. Disponível em:

<<http://www.fiesp.com.br/transporte-e-logistica/terminais-de-containers-de-uso-publico>> Acesso em: 26 out. 2013.

GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *Econ. soc.* [online]. 2007, vol.16, n.3, pp. 455-489. ISSN 0104-0618.

Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-06182007000300007&lang=pt> Acesso em: 16 set. 2013.

GOMES, Carlos Francisco Simões; DOS SANTOS, Julia Pereira Carneiro ; COSTA,Helder Gomes. Eficiência operacional dos portos brasileiros: fatores relevantes – estudo de caso. Sistemas & Gestão 8 (2013), pp 118-128.

Disponível em: <<http://www.uff.br/sq/index.php/sq/article/viewFile/V8N2A2/V8N2A2>>.

Acesso em: 08 nov. 2013.

GUIMARAES, Eduardo Augusto; DE ARAUJO JR, José Tavares. Regulação e desempenho dos portos brasileiros. 2012. Disponível em:

<http://www.funcex.org.br/publicacoes/rbce/material/rbce/107_EAGJTA.pdf>

Acesso em: 07 nov. 2013.

HOFFMAM, Valmir Emil; DA SILVA, Silmara Nascimento. Porto de Itajaí - O impacto da abertura de mercado e conseqüente municipalização. Itajaí, p.48, 2001. Editora da Univali.

JUNKEIRA, Luciano A. Prates. Desafios da Modernização Portuária. São Paulo, Aduaneiras, 2002.

KEEDI, Samir. Logística de Transporte Internacional – veículo prático de competitividade. São Paulo: 2º edição. P 24, 2004.

KUROSAWA, Rosane Santana da Silva. Análise de Sistemas de Informação aplicados à Gestão Portuária. 2003. 168 f. Dissertação (Mestrado) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia Naval e Sistemas Oceânicos. São Paulo, 2003

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. Fundamento de metodologia científica. 5 ed.São Paulo.Atlas.200

MARTINS, Petrônio G.; ALT, Paulo Renato Campos. Administração de materiais e recursos patrimoniais. São Paulo: Saraiva, 2005

MARINHA DO BRASIL - Diretoria de portos e costas - ISPCODE. Disponível em:

<https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/codigos/isps>

Acesso em: 20 ago. 2013.

MOURA, Benjamim do Carmo. *Logística: Conceitos e Tendências*. Ed Centro atlântico. Portugal, 2006 p.57

OLIVEIRA, Carlos Tavares. **Modernização dos Portos**. São Paulo, Aduaneiras, 2007

PORTO DE ITAPOÁ. **Localização**. Itapoá. [2013]. Disponível em: <<http://www.portoitapoa.com.br/localizacao.asp>>. Acesso em: 08 set. 2013.

PORTO DE ITAPOÁ. **Sustentabilidade**. Itapoá. [2013.]Disponível em: <http://www2.portoitapoa.com.br/meio_ambiente/>. Acesso em: 07 nov. 2013.

RAPHAEL, Leandro. **Direito Marítimo**. São Paulo, Aduaneiras, pag. 14, 2003.

Revista Not Sul – **Dragagem no Porto de Imbituba**. Disponível em: <http://www.notisul.com.br/n/colunas/aceso_e_dragagem_assegurados-40770/>. Acesso em: 08 maio 2013.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte e à logística internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002 P 124

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e na logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 5 ed.2011

ROCHA, Claudia Bueno; MORATO Renato Alvez. **GESTÃO PORTUÁRIA: Análise Comparativa entre Modelos Internacionais e Propostas ao Modelo Atual Brasileiro**. 2008.

Santa Catarina. **Oportunidades e Negócios**. Panorama da Sociedade Catarinense Atual. Acesso em: 14 out. 2013. Disponível em: <<http://www.santacatarinabrasil.com.br/pt/portos/>>

TOVAR, Antonio Carlos De Andrada, FERREIRA, Gian Carlos Moreira **Infra-Estrutura Portuária Brasileira: O Modelo Atual e Perspectivas para seu Desenvolvimento Sustentado**. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev2508.pdf>

Acesso em: 20 ago. 2013.

TV Indústria - Sistema FIESC – **BMW em Santa Catarina**. Disponível em: <<http://www.tvindustriasc.com.br/index.php/economia/405-bmw-em-santa-catarina>>.

Acesso em: 11 maio 2013.

VIANNA, E. **O. Modelo de Gestão e Automação dos Portos Brasileiros**. 2009. 352 f. Tese (Doutorado em Engenharia)-Universidade de São Paulo, São Paulo,

2009. Disponível em < <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3143/tde-20072009-152309/pt-br.php>>: Acesso em: 03 ago. 2013.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte Internacional de Cargas**. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior & Despacho Aduaneiro**. 4 ed. rev. e ampl. Curitiba: Juruá, 2008

APÊNDICE



UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC
Curso de Administração com Habilitação em Comércio Exterior

Roteiro da Pesquisa



O presente roteiro integra a pesquisa desenvolvida pela acadêmica Sani Serafim Pereira e seu professor orientador Júlio Cesar Zilli, que tem por objetivo analisar o modelo de gestão adotado pelo terminal portuário de Itapoá - SC.

Na busca de informações que possibilitem a elaboração do estudo monográfico e a conclusão do curso de graduação em Comércio Exterior pela UNESC solicita-se a importante colaboração do terminal portuário, por meio da participação nesta pesquisa.

O NEGÓCIO

- Como surgiu a ideia de desenvolver um porto em Itapoá?
- Quais os investidores do porto?
- O projeto (estrutura do porto) é nacional ou internacional?
- Quais foram os desafios para implementar o porto?
- Qual a relação do porto com o governo do estado e federal?

GESTÃO ADMINISTRATIVA

- Qual a empresa responsável pela administração do porto?
- Que tipo de gestão o porto tem aplicado em sua estrutura?
- O porto se espelha em algum modelo de gestão utilizado por algum porto nacional ou internacional?
- Qual a relação do porto de Itapoá com o porto de São Francisco do Sul?

GESTÃO DE TRANSPORTE

- Quais os destinos das cargas movimentadas pelo porto?
- Quais os novos destinos que estão nos projetos do porto?
- Que tipos de navios atracam no porto?
- O porto disponibiliza facilidades de acesso para entrada e saída de cargas?
- Quais os armadores que utilizam o porto?
- Quais os principais parceiros do porto?

GESTÃO OPERACIONAL

- Qual o horário de funcionamento do porto na liberação de cargas?
- Quantos navios em média atracam no porto mensalmente?
- O porto já teve algum problema com atracação de navios?
- Quanto tempo em média o navio fica atracado no berço?

- O que mais contribui para o tempo de espera do navio em operação?
O que mais contribui para o tempo de espera do navio para atracar?
Como o porto seria afetado se houvesse atraso na liberação de um navio?
Qual o maior navio que o porto tem capacidade de receber?
Qual a quantidade de containers movimentados no porto mensalmente?
Qual a quantidade de cargas movimentadas em toneladas?
Qual a capacidade limite do porto para movimentação de cargas?
O porto opera qualquer tipo de produto ou somente produtos containerizados?
Quais os terminais existentes no porto que movimentam somente cargas containerizadas? (procure entender como as atividades e quais terminais estão em funcionamento no porto)
Para qual mercado o porto mais exporta mercadorias?
De qual mercado o porto mais trás mercadorias importadas?
Qual o principal produto movimentado na imp/exp?
Que tipo de armazéns o porto possui para armazenamento de cargas em zona primária e secundária?
Quem é o responsável por controlar as atividades operacionais realizadas no porto?
O porto possui algum sistema de acompanhamento do desempenho operacional nos serviços realizados?
Qual o sistema de informação gerencial utilizado pelo porto?
Existem equipamentos previstos para chegarem ao porto para fazerem parte do processo operacional?
O porto tem parceria com algum outro porto caso haja alguma necessidade?
O que é necessário para que o porto aumente sua capacidade operacional?
Qual a expectativa de crescimento do porto nos próximos anos?
Caso haja necessidade é possível aumentar a estrutura física do porto?
Quais os municípios de destino das mercadorias?
Quantos funcionários o porto possui atualmente?
Quantos funcionários são terceirizados nos processos?
De onde vem à mão de obra utilizada no porto?
É necessário que a Mão de obra seja especializada?
Quais os órgãos intervenientes que o porto tem relacionamento?
Como é o relacionamento com os órgãos intervenientes?

PROJETOS E INVESTIMENTOS

- Quais investimentos têm sido feitos para melhoria da infraestrutura do porto?
Os investimentos que tem sido feitos no porto tem contribuído para torná-lo competitivo dentro dos padrões internacionais?
Existe algum outro investimento previsto para o porto?

ANEXO(S)

Anexo I - Lei de modernização dos portos (Lei 8630/93 | Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993).

CAPÍTULO I

Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado. Citado por 276

§ 1º Para os efeitos desta lei, consideram-se: Citado por 226

~~I - Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária; Citado por 41~~

~~II - Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários; Citado por 36~~

I - Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006) Citado por 41

II - Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006) Citado por 36

III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado; Citado por 180

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei. Citado por 26

~~V – Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Citado por 44~~

V - Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário. (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006) Citado por 44

VI - Estação de Transbordo de Cargas: a situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

VII - Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte: a destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos. Citado por 4

Art. 2º A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta lei. Citado por 13

Art. 3º Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima. Citado por 28

CAPÍTULO II

Das Instalações Portuárias

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo: (Regulamento) Citado por 56

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado; Citado por 8

~~II - de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado. Citado por 10~~

II - de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007) Citado por 10

§ 1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima). Citado por 7

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades: Citado por 21

I - uso público;

II - uso privativo: Citado por 18

a) exclusivo, para movimentação de carga própria; Citado por 1

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros. Citado por 11

c) de turismo, para movimentação de passageiros. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

d) Estação de Transbordo de Cargas. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

~~§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.~~

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas: Citado por 6

I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

- II - ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;
- III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- IV - ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infraestrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;Citado por 9
- V - à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;
- VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;
- VII - à reversão de bens aplicados no serviço;
- VIII - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;
- IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;
- X - às garantias para adequada execução do contrato;
- XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;Citado por 1
- XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;
- XIII - às hipóteses de extinção do contrato;
- XIV - a obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;
- XV - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;
- XVI - ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

§ 5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§ 6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

§ 7º As autorizações de exploração de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte somente serão concedidas aos Estados ou Municípios, os quais poderão, com prévia autorização do órgão competente e mediante licitação, transferir a atividade para a iniciativa privada. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

Art. 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação. Citado por 8

§ 1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta lei.

§ 2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente. Citado por 2

§ 3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art. 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco. Citado por 68

§ 1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XV, XVI, XVII e XVIII do § 4º do art. 4º desta lei.

§ 2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público. Citado por 67

§ 3º As instalações de que trata o caput deste artigo ficarão sujeitas à fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (Vetado) Citado por 6

CAPÍTULO III

Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta lei. Citado por 58

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias: Citado por 25

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações; Citado por 10

II - de embarcações empregadas: Citado por 11

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários; Citado por 6

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;

b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações;

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra . Citado por 2

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas. Citado por 16

§ 1º As normas de pré-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador a Administração do Porto. Citado por 4

Art. 10. A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto. Citado por 1

Art. 11. O operador portuário responde perante: Citado por 159

I - a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas; Citado por 5

III - o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte; Citado por 1

IV - o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos; Citado por 120

V - o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas; Citado por 11

VI - os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso. Citado por 7

Art. 12. O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar. Citado por 3

Art. 13. Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto. Citado por 17

Art. 14. O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil. Citado por 7

Art. 15. O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem. Citado por 8

Art. 16. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar. Citado por 44

Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado. Citado por 11

CAPÍTULO IV

Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade: (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 443

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso; Citado por 84

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso; Citado por 26

III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro; Citado por 8

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso; Citado por 9

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso; Citado por 16

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; Citado por 8

VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários. Citado por 40

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o

órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto. (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 36

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso: (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 565

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades: Citado por 2

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria; Citado por 11

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária; Citado por 1

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; Citado por 18

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto. Citado por 1

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros. Citado por 2

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso. Citado por 325

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos. Citado por 4

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso. (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 122

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário. (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 113

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 130

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta lei. Citado por 492

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais. Citado por 18

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes. Citado por 1

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial. Citado por 8

Art. 24. O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva. Citado por 15

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta lei, e terá por competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta lei;

II - baixar as normas a que se refere o art. 28 desta lei;

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25. O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra. (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 55

CAPÍTULO V

Do Trabalho Portuário

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos. Citado por 236

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados. Citado por 65

Art. 27. O órgão de gestão de mão-de-obra: (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 316

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior; Citado por 15

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos. Citado por 52

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra. Citado por 27

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro. Citado por 46

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento. Citado por 124

Art. 28. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. Citado por 65

Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários. (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 380

CAPÍTULO VI

Da Administração do Porto Organizado

SEÇÃO I

Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária. Citado por 26

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária: Citado por 13

I - baixar o regulamento de exploração; Citado por 3

II - homologar o horário de funcionamento do porto;

III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;

VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência; Citado por 2

VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas; Citado por 2

VIII - homologar os valores das tarifas portuárias; Citado por 13

IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;

X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XIII - estimular a competitividade;

XIV - indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;

XV - baixar seu regimento interno;

XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes: Citado por 8

I - bloco do poder público, sendo: Citado por 3

a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho; Citado por 3

b) um representante do Estado onde se localiza o porto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

a) um representante da Administração do Porto;

b) um representante dos armadores;

c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;

d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo: Citado por 1

a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;

b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias; Citado por 1

c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados: Citado por 3

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III - pela Associação de Comércio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo. Citado por 3

§ 2º Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do conselho serão baixadas em ato do seu presidente

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas. Citado por 2

SEÇÃO II

Da Administração do Porto Organizado

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado. Citado por 95

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto: Citado por 29

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão; Citado por 8

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários; Citado por 3

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária; Citado por 14

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra; Citado por 3

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente; Citado por 5

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências; Citado por 1

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto; Citado por 4

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto; Citado por 1

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação; Citado por 7

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público. Citado por 14

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções,

com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação: Citado por 4

I - da autoridade marítima: Citado por 9

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; Citado por 9

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - da autoridade aduaneira: Citado por 4

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto. Citado por 3

Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira. (Regulamento) Citado por 1

SEÇÃO III

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados

Art. 35. A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica. Citado por 2

Parágrafo único. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras: Citado por 22

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

~~VI - apurar responsabilidade tributária decorrente de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro;~~

~~(Vide Medida Provisória nº 320, 2006)~~

~~(Revogado pela de Medida Provisória nº 497, de 2010)~~

(Revogado pela Lei nº 12.350, de 2010)

VII - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII - autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX - administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X - assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais;

XI - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais. Citado por 3

§ 1º O alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal. Citado por 7

CAPÍTULO VII

Das Infrações e Penalidades

Art. 37. Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe: Citado por 15

I - na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta lei ou com inobservância dos regulamentos do porto; Citado por 3

II - na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III - na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie. Citado por 3

Art. 38. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta: Citado por 2

I - advertência;

II - multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência (Ufir);

III - proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário .

Art. 39. Compete à Administração do Porto:

I - determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40. Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância. Citado por 4

Art. 42. Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta lei reverterão para a Administração do Porto. Citado por 26

Art. 44. A aplicação das penalidades previstas nesta lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável. Citado por 1

CAPÍTULO VIII

Das Disposições Finais

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974). Citado por 28

Art. 46. (Vetado)

CAPÍTULO IX

Das Disposições Transitórias

Art. 47. É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta lei para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso. (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 32

Parágrafo único. Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto. Citado por 5

Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta lei. Citado por 33

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta lei no nonagesimo dia a contar da publicação desta lei. (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 3

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos. Citado por 3

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações. Citado por 11

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

~~**Art. 52.** A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) (Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:~~

~~I – em 1993, 40% (quarenta por cento);~~

~~II – em 1994, 30% (trinta por cento);~~

~~III – em 1995, 20% (vinte por cento);~~

~~§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:~~

~~I – 30% (trinta por cento) em 1993;~~

~~II – 40% (quarenta por cento) em 1994;~~

~~III – 50% (cinquenta por cento) em 1995;~~

~~IV – 60% (sessenta por cento) em 1996;~~

~~V – 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.~~

§ 2º O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado. (Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996)

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei. Citado por 6

Art. 54. É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos. Citado por 31

Art. 55. É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data. Citado por 172

Parágrafo único. O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados. Citado por 29

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes. (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 74

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos. (Vide Lei nº 9.719, de 1998) Citado por 21

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade. Citado por 158

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo. Citado por 16

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco. Citado por 4

§ 3º Considera-se: Citado por 112

I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário; Citado por 23

II - Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo; Citado por 1

III - Conferência de carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações; Citado por 6

IV - Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; Citado por 1

VI - Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos . Citado por 5

Art. 58. Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional. Citado por 159
Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59. É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior: Citado por 310

I - indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei; Citado por 96

II - o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990. Citado por 5

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo (IRSM), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Citado por 9

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento pelo trabalhador portuário avulso, da indenização . Citado por 14

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60. O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo

objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus. Citado por 5

Art. 61. É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta lei. Citado por 108

Parágrafo único. O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei. Citado por 5

Art. 62. O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso. Citado por 8

Art. 63. O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de Ufir por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) de Ufir por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de Ufir por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64. São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65. O AITP será recolhido pelos operadores, portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto. Citado por 150

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP. Citado por 3

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor. Citado por 2

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida. Citado por 2

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP. Citado por 34

Art. 66. O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao fundo de que trata o art. 67 desta lei. Citado por 1

Art. 67. É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FITP), de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta lei. Citado por 34

§ 1º São recursos do fundo:

I - o produto da arrecadação do AITP;

II - (Vetado);

III - o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV - a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A. Citado por 18

Art. 68. Para os efeitos previstos nesta lei, os órgãos locais de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei. Citado por 6

Art. 69. As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta lei. Citado por 30

Art. 70. É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa. Citado por 25

Art. 71. O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores. Citado por 20

Art. 72. (Vetado)

Art. 73. O BNDES, por intermédio do Finame, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. Citado por 6

Art. 75. Ficam revogados, no prazo de cento e oitenta dias contado da publicação desta lei, os arts. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto - Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Citado por 53

Art. 76. Ficam revogados, também os Decretos nºs 24.324, de 1º de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos -Leis nºs 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos - Leis nºs 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto - Lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nºs 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário. Citado por 84
Brasília, 25 de fevereiro de 1993; 172º da Independência e 105º da República.

ITAMAR FRANCO

Alberto Goldman

Walter Barelli

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 26.2.1993

Anexo II - Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 12.815, De Junho de 2013)

CAPÍTULO I

DEFINIÇÕES E OBJETIVOS

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#);

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de

mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

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

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

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

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

CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I

Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 4º A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados 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 e arrendamento as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

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

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - 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;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

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

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela Antaq, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

Art. 7º A Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

Seção II

Da Autorização de Instalações Portuárias

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

- I - terminal de uso privado;
- II - estação de transbordo de carga;
- III - instalação portuária pública de pequeno porte;
- IV - instalação portuária de turismo;
- V - (VETADO).

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

I - a atividade portuária seja mantida; e

II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º A Antaq adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

§ 4º (VETADO).

Art. 9º Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a Antaq deverá:

I - publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

Art. 10. O poder concedente poderá determinar à Antaq, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 1º do art. 9º.

Art. 11. O instrumento da abertura de chamada ou anúncio público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I - a região geográfica na qual será implantada a instalação portuária;

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações portuárias.

Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

Art. 12. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de instalação portuária quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado; ou

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a Antaq deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do caput.

Art. 13. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Seção III

Dos Requisitos para a Instalação dos Portos e Instalações Portuárias

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

Seção IV

Da Definição da Área de Porto Organizado

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Parágrafo único. A delimitação da área deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes.

CAPÍTULO III

DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

I - elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;

II - definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a Antaq fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

IV - estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários.

§ 1º Para os fins do disposto nesta Lei, o poder concedente poderá celebrar convênios ou instrumentos congêneres de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive com repasse de recursos.

§ 2º No exercício da competência prevista no inciso II do caput, o poder concedente deverá ouvir previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.

CAPÍTULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I

Das Competências

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;

II - assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;

III - pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;

IV - arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

V - fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;

VI - fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

VIII - autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

IX - autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

X - suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XI - reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

XII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;

XIII - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;

XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

XV - organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

§ 3º O disposto nos incisos IX e X do § 1º não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 4º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 5º (VETADO).

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I - sob coordenação da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

Parágrafo único. O disposto no caput não afasta a aplicação das normas de licitação e contratação pública quando a administração do porto for exercida por órgão ou entidade sob controle estatal.

Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1º O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do poder público.

§ 2º A representação da classe empresarial e dos trabalhadores no conselho a que alude o caput será paritária.

§ 3º A distribuição das vagas no conselho a que alude o caput observará a seguinte proporção:

I - 50% (cinquenta por cento) de representantes do poder público;

II - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe empresarial; e

III - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe trabalhadora.

Art. 21. Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento.

Parágrafo único. A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.

Art. 22. A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23. A entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegados.

Parágrafo único. O alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

Art. 24. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;

VII - autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

VIII - administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;

IX - assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e

X - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO V

DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da

República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e

VII - a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do caput quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela Antaq.

§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga, quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheio;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 29. As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, poderão estabelecer-se como operadores portuários.

Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 31. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

CAPÍTULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou
- c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4º As matérias constantes nas alíneas *a* e *b* do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35. § 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4º As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 32;

II - editar as normas a que se refere o art. 42; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3º Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3º O operador portuário, nas atividades a que alude o caput, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a [Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974](#).

§ 4º As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 40; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Art. 42. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de

negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 45. (VETADO).

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

I - realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou

III - utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Parágrafo único. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

Art. 47. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; ou

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de 2 (duas) ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

§ 2º Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Antaq, na forma do [inciso V do caput do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#).

Art. 51. O descumprimento do disposto nos arts. 36, 39 e 42 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no [inciso I do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 52. O descumprimento do disposto no caput e no § 3º do art. 40 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no [inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

CAPÍTULO VIII

DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA

II

Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:

I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

II - o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2º Para fins do Programa de que trata o caput, consideram-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V - sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2º Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.

§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#).

§ 5º A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do caput.

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#).

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#), que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1º A prorrogação antecipada de que trata o caput dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2º (VETADO).

§ 3º Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

I - relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto organizado, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II - relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto organizado, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III - relação dos contratos licitados no ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto organizado, indicando data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7º desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 4º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#).

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizadas e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da [Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996](#).

§ 2º O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

I - objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;

II - indicadores e critérios de avaliação de desempenho;

III - retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e

IV - critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas [Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), [8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), e [8.666, de 21 de junho de 1993](#).

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), em especial no que se refere às competências e atribuições da Antaq.

Art. 68. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano.

Art. 69. (VETADO).

Art. 70. O [art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29. Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela administração pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.” (NR)

Art. 71. A [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“[Art. 13](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de.” (NR)

“[Art. 14.](#) Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

[III](#) - depende de autorização:

[c\)](#) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012:g\)](#) (revogada);

[h\)](#) (revogada);.....” (NR)

“Art. 20.

[I](#) - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;.....” (NR)

“[Art. 21.](#) Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.....” (NR)

“[Art. 23.](#) Constituem a esfera de atuação da Antaq:

[II](#) - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

[III](#) - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;..... [§ 1º](#) A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.....” (NR)

Art. 27.

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

a) (revogada);

b) (revogada);

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;..

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

[XXVI](#) - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 dezembro de 2012](#);

[XXVII](#) - (revogado).

§ 1º

[II](#) - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

[§ 3º](#) (Revogado).

[§ 4º](#) (Revogado).” (NR)

“[Art. 33](#). Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela Antaq obedecerão ao disposto na Lei nº8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR)

“Art. 34-A.

[§ 2º](#) O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:.....” (NR)

“[Art. 35](#). O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:.....” (NR)

“[Art. 43](#). A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:.....” (NR)

“[Art. 44](#). A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:.....” (NR)

“[Art. 51-A](#). Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos

operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#).

[§ 1º](#) Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#).

[§ 2º](#) A Antaq prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR)

“Art. 56.

[Parágrafo único](#). Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR)

“[Art. 67](#). As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

[Parágrafo único](#). As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“[Art. 78](#). A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.....” (NR)

“Art. 78-A.

[§ 1º](#) Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#).

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq.” (NR)

“Art. 81.

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

IV - (revogado).” (NR)

“Art. 82.

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima. ” (NR)

Art. 72. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24-A. À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

§ 2º

III - a elaboração dos planos gerais de outorgas;

V - o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.....” (NR)

“Art. 27.

XXII -

a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;

b) marinha mercante e vias navegáveis; e

c) participação na coordenação dos transportes aeroviários;.....” (NR)

Art. 73. A [Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

“[Art. 10-A](#). É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da [Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991](#), e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

[Parágrafo único](#). O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 74. (VETADO).

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Ficam revogados:

I - a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#);

II - a [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#);

III - o [art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006](#);

IV - o [art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007](#);

V - os seguintes dispositivos da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#):

a) as [alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14](#);

b) as [alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27](#);

c) o [inciso XXVII do caput do art. 27](#);

d) os [§§ 3º e 4º do art. 27](#); e

e) o [inciso IV do caput do art. 81](#); e

VI - o [art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#).

Brasília, 5 de junho de 2013; 192º da Independência e 125º da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

César Borges

Manoel Dias

Miriam Belchior

Garibaldi Alves Filho

Luis Inácio Lucena Adams

Mário Lima Júnior

Este texto não substitui o publicado no DOU de 5.6.2013 - edição extra

