



ÍNDICE

- CAPÍTULO I - DA FINALIDADE**
- CAPÍTULO II - DAS DEFINIÇÕES**
- CAPÍTULO III - DA COMPETÊNCIA DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO**
- CAPÍTULO IV - DO CONSELHO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA**
- CAPÍTULO V - DA ÁREA DO PORTO**
- CAPÍTULO VI - DO HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO E DAS JORNADAS DE TRABALHO DO PORTO**
- CAPÍTULO VII - DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO**
- CAPÍTULO VIII - DA UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS**
- CAPÍTULO IX - DA UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO**
- CAPÍTULO X - DA UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM**
- CAPÍTULO XI - DA ATRACAÇÃO E OCUPAÇÃO**
- CAPÍTULO XII - DA UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES TERRESTRES DE APOIO À OPERAÇÃO PORTUÁRIA**
- CAPÍTULO XIII - DA UTILIZAÇÃO DO EQUIPAMENTO OU APARELHAMENTO DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO**
- CAPÍTULO XIV - DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA**
- CAPÍTULO XV - DOS SERVIÇOS DE MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS**
- CAPÍTULO XVI - DOS SERVIÇOS DE ARMAZENAGEM**
- CAPÍTULO XVII - DO OPERADOR PORTUÁRIO**
- CAPÍTULO XVIII - DA CLASSIFICAÇÃO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS**
- CAPÍTULO XIX - DAS ATRIBUIÇÕES DO OPERADOR PORTUÁRIO**
- CAPÍTULO XX - DAS RESPONSABILIDADES DO OPERADOR PORTUÁRIO**
- CAPÍTULO XXI - DA VIGILÂNCIA E SEGURANÇA NAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS**
- CAPÍTULO XXII - DO ARRENDAMENTO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS**
- CAPÍTULO XXIII - DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SOB GESTÃO PRIVADA NA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO**
- CAPÍTULO XXIV - DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO**
- CAPÍTULO XXV - DA LICITAÇÃO PÚBLICA**
- CAPÍTULO XXVI - DO PROJETO DAS INSTALAÇÕES**
- CAPÍTULO XXVII - DO FUNCIONAMENTO DA INSTALAÇÃO**
- CAPÍTULO XXVIII - DAS INFRAÇÕES, PROIBIÇÕES E PENALIDADES**
- CAPÍTULO XXVIII - DAS PROIBIÇÕES**
- CAPÍTULO XXVIII - DAS PENALIDADES**
- CAPÍTULO XXIX - DAS PARALISAÇÕES E SERVIÇOS EXTRAORDINÁRIOS**
- CAPÍTULO XXX - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**



REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO DE MACAPÁ

CAPÍTULO I DA FINALIDADE

Art. 1º - O presente Regulamento tem por finalidade estabelecer regras básicas de funcionamento do Porto Organizado de Macapá, que deverão ser observadas por todos que exerçam atividades no âmbito das instalações sob gestão direta da Administração Portuária, representada pela Companhia Docas de Santana – CDSA.

Art. 2º - Às instalações de uso privativo e público sob gestão privada localizadas dentro da área do Porto Organizado, serão aplicadas, no que couber, as disposições do presente Regulamento.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º - Nos termos da Lei nº 8.630/93 considera-se:

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;

II – **Operação Portuária:** a movimentação e armazenagem de mercadorias no porto organizado por operadores portuários;

III – **Operador Portuário:** a pessoa jurídica pré-qualificada para execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV – **Área do Porto Organizado:** as compreendidas pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura 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;

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 a transportes aquaviários ou dele provenientes.



CAPÍTULO III DA COMPETÊNCIA DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO

Art. 4º - Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I – cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

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

III – pré-qualificar os Operadores Portuários;

IV – fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V – prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão-de-Obra Portuária;

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;

VIII – adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no Porto, no âmbito das respectivas competências;

IX – organizar e regulamentar a Guarda Portuária, a fim de prover vigilância e segurança do porto;

X – promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação;

XI – autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do Porto, a entrada e saída, a atracação e desatracação, o fundeio e tráfego de embarcações na área do porto, bem assim a movimentação de suas cargas, ressalvada a intervenção da Autoridade Marítima em situações prioritárias, tais como de assistência e salvamento de embarcações, com exceção da navegação fluvial;

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 e as operações compartilhadas objeto de contrato específico;



XIII – lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, no âmbito de sua competência, inclusive de forma supletiva, conforme o caso, aplicando as penalidades previstas;

XIV – estabelecer o horário de funcionamento do Porto bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público, ressalvados os casos específicos objeto de contrato com a Administração do Porto;

XV – arrendar, sempre através de licitação, terrenos em instalações portuárias, dentro da área do Porto, para utilização que não afetam as operações portuárias, ouvida previamente a Autoridade Aduaneira.

§ 1º - Compete à Administração do Porto, sob a coordenação da Autoridade Marítima:

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

II - 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 em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis, explosivas ou perigosas, conforme definidas no artigo 30 deste Regulamento;

III - estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

IV - estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e dimensões máximas dos navios admitidos em função das instalações e características físicas do cais do porto.

§ 2º. A Autoridade Marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 3º. Compete à Administração do Porto, sob a coordenação da Autoridade Aduaneira:

I - delimitar a área de alfandegamento do porto;

II - organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas na área do porto.

Art. 5º. A Autoridade Aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.



Art. 6º. No exercício de suas atribuições, a Autoridade Aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e as 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 recorrendo ao apoio de força pública.

CAPÍTULO IV DO CONSELHO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA

Art.7º. A competência do CAP está definida no § 1º, art.30 da Lei nº8. 630/93, a saber:

- I - baixar o regulamento de exploração;
- 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;
- VII - desenvolver mecanismos para a atração de cargas;
- VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;
- IX - manifestar-se sobre os programas de obra, 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 trabalhista 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.

§ 1º. Compete, ainda, ao CAP 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.

§ 2º. O referido Conselho deverá se reunir de acordo com seu Regimento Interno.

CAPÍTULO V DA ÁREA DO PORTO

Art. 8º. A Área do Porto Organizado de Macapá é aquela compreendida nos limites estabelecidos na Escritura Pública lavrada no Registro de Imóveis da Comarca de Macapá, primeira circunscrição, matrícula 1055, ficha 01, Livro nº. 02.

CAPÍTULO VI DO HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO E DAS JORNADAS DE TRABALHO DO PORTO

Art. 9º - O horário de funcionamento, bem como a jornada de trabalho no cais de uso público, serão fixados através de resolução baixada pela Diretoria Executiva da Companhia Docas de Santana e homologada pelo Conselho de Autoridade Portuária – CAP.

CAPÍTULO VII DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

Art. 10 - A área de jurisdição do Porto Organizado de Macapá, de acordo com a Portaria nº. 71, de 15/03/2002, é constituída:

Parágrafo. 1º...

- a) Pelas instalações portuárias terrestres existentes no Município de Santana (AP), tendo como limite os extremos, a leste da foz do Rio Matapi e ao oeste a localidade de Fazendinha, ambos projetados em direção do Rio Amazonas, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias externa de circulação rodoviárias e ferroviárias e, ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e suas adjacências,



pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto Organizado de Macapá ou sob sua guarda e responsabilidade;

- b) Pela infra-estrutura de proteção a acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacia de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a estes até as margens das instalações do porto organizado, conforme definido na alínea “a” desta portaria, existentes ou que venhas a ser construídas e mantidas pela administração do porto ou por outro órgão do Poder Público.

Parágrafo. 2º A Administração do Porto Organizado de Macapá fará a demarcação em planta da área definida no Art. 1º, constituída pela poligonal de pontos: A (00° 03' S” e 51° 12' 30” W), B (00° 04' 06” S e 51° 12' 30” W), C (00° 04' 06” S e 51° 06' 46” W) e D (00° 03' 00” S 51° 06' 46” W).

CAPÍTULO VIII DA UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 11 – Todos os que se utilizarem das instalações portuárias receberão da Administração do Porto tratamento sem preferência, orientado no sentido da racionalização e otimização do seu serviço.

Art. 12 – A utilização das instalações portuárias será autorizada pela Administração do Porto à vista de requisição do Operador Portuário, armador ou preposto, dono ou consignatário de mercadoria, conforme o caso, e será retribuída com o pagamento das taxas portuárias pertinentes, constantes da tarifa do porto, homologada pelo Conselho de Autoridade Portuária – CAP.

Art. 13 – Em situações específicas de congestionamento, poderão ser adotadas pela Administração do Porto, critérios de prioridade de utilização das instalações portuárias, nos termos de normas regulamentares próprias, baixadas pelo Conselho de Autoridade Portuária, ressalvada a intervenção da Autoridade Marítima, em situações de assistência e salvamento de embarcações.

Art. 14 – Para atendimentos das requisições a Administração do Porto poderá exigir caução, a qual poderá ser em forma de moeda corrente, fiança bancária ou seguro-garantia, contratados em instituições financeiras.

Art. 15 – O usuário inadimplente ficará privado de utilizar os serviços do porto, diretamente ou por intermédio de terceiros.



Art. 16 – Para efeitos legais cabe aos requisitantes a plena responsabilidade civil e penal por suas ações e omissões, inclusive a de seus representantes, nos limites do respectivo mandato.

Art. 17 – Em caso de “arribada”, dispensa-se a prévia requisição de serviço e pagamento antecipado ou caução.

Art. 18 – Ao final da operação o valor depositado em moeda corrente, a título de garantia pelos serviços requisitados será abatido do valor final da fatura emitida pela Administração do Porto, quando será providenciada a restituição de valores caucionados a maior ou a cobrança complementar, conforme o caso, no prazo de 5 (cinco) dias, em qualquer das hipóteses.

Art. 19 - Na hipótese de ocorrer um aumento ou reajuste da tarifa durante a operação requisitada, fica garantida a cobrança pela tarifa contratada originalmente até a quantidade de carga ou serviço abrangido pelo depósito prévio.

Art. 20 – Para recebimento ou entrega de mercadoria de natureza especial, sobretudo quando se tratar de mercadoria perigosa, o interessado deverá consultar e informar por escrito a Administração do Porto, sobre disponibilidade de instalações e equipamentos compatíveis com a movimentação e armazenamento da referida mercadoria; a Administração do Porto não poderá ser responsabilizada por qualquer prejuízo que o dono ou consignatário da mercadoria ou transportador aquaviário ou terrestre venha a incorrer por não observância desta exigência.

Art. 21 – Para os efeitos deste Regulamento, consideram-se mercadorias perigosas:

- I - Classe 1 - Explosivo;
- II - Classe 2 - Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão;
- III - Classe 3 - Inflamáveis Líquidos;
- IV - Classe 4.1- Inflamáveis sólidos;
- V - Classe 4.2- Substâncias sólidas passíveis de combustão espontânea;
- VI - Classe 4.3- Substâncias sólidas que emitam gases inflamáveis quando úmidas
- VII - Classe 5.1- Substâncias oxidantes;
- VIII - Classe 5.2- Peróxidos orgânicos.



CAPÍTULO IX DA UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO

Art. 22 – A utilização da área de fundeio, canal de acesso e bacia de evolução pelas embarcações em demanda ao Porto e de seu tráfego nas referidas instalações, será autorizada pela Administração do Porto de acordo com os termos e condições deste Regulamento e prévia audiências das Autoridades Marítima, Aduaneira, Sanitária e de Polícia Marítima, conforme o caso.

Art. 23 – Exceto em caso de “arribada”, a autorização será dada mediante requisição do armador ou seu agente, para o que este fornecerá, com antecedência de 48 (quarenta e oito) horas as seguintes informações:

- I - nome da embarcação;
- II - bandeira sob a qual navega;
- III - natureza da navegação;
- IV - último porto de procedência e próximo porto de destino;
- V - nome e endereço da agência responsável pela embarcação e pelo pagamento das taxas portuárias;
- VI - características das embarcações:
 - a) comprimento entre perpendiculares e boca;
 - b) tonelagem de porte bruto, tonelagem de registro bruta e tonelagem de registro líquida;
 - c) calado de entrada e calado previsto de saída (proa e popa).
- VII - natureza da operação;
- VIII - cópia do manifesto de carga, no caso de importação e uma relação detalhada da carga assinada pelo agente do navio ou quem suas vezes fizer no caso de exportação;
- IX - número de passageiros a desembarcar ou a embarcar;
- X - datas previstas de chegada e de partida;
- XI - qualquer irregularidade conhecida que possa afetar a segurança da navegação ou que possa vir a prejudicar a eficiente utilização das instalações portuárias;



XI - indicação de necessidade de utilização de guindaste de terra;

XII - prancha contratada prevista no “charter party”

Art. 24 – As operações de entrada e saída de embarcações são de exclusiva competência da praticagem do porto e, em consequência, são obrigatórias para todas as embarcações, quer nacional ou estrangeira, com as seguintes exceções:

I - navios militares;

II – embarcações com menos de 1.000 toneladas de arqueação bruta, de bandeira brasileira e comandada por oficiais nacionais.

Art. 25 – As embarcações propulsadas por motor, na área do Porto, não deverão navegar a uma velocidade superior a 6 milhas náuticas.

Art. 26 – A navegação de embarcações no canal de acesso e manobras de embarcação na bacia de evolução deverão ser feitas de acordo com as normas de tráfego e permanência no Porto de Macapá, baixadas pela Delegacia da Capitania dos Portos em Santana.

Art. 27 – A permanência de embarcações na área de fundeio será permitida por prazo limitado em função:

I - da disponibilidade de berço de acostagem compatível com a operação portuária prevista;

II - da disponibilidade de berço de acostagem com profundidade compatível com o calado da embarcação;

III - medidas de segurança ou de epidemia.

Art. 28 – O fundeio de embarcação só será permitido em área própria, definida para tal fim pela Administração do Porto, em coordenação com a Autoridade Marítima, não sendo permitido o fundeio de embarcação no canal de acesso. O fundeio na bacia de evolução poderá ser autorizado, a critério da Administração do Porto, desde que não prejudique o tráfego ou a manobra de outras embarcações, nos seguintes casos:

I – para aguardar a conclusão de manobra de desatracação de embarcação do berço de acostagem que lhe foi designado;

II – para liberar berço de acostagem para outra embarcação e aguardar condições próprias de navegação para deixar o Porto.

Art. 29 – A movimentação de mercadorias em embarcações fundeadas, em operação de transbordo, só será autorizada com a prévia anuência da Autoridade



Aduaneira e será realizada em área própria e definida para tal fim pela Administração do Porto, em coordenação com a Autoridade Marítima.

Art. 30 – Nos casos de embarcações transportando mercadorias perigosas, o armador ou seu preposto deverá, juntamente com as informações indicadas no Artigo 24, fornecer os seguintes dados específicos adicionais:

I- nome técnico das mercadorias, preferencialmente de acordo com a classificação do Código da “Organização Marítima Internacional” – IMO, o ponto de fulgor, quando for o caso e o UN- nº das mesmas (número de identificação estabelecido pelo Comitê das Nações Unidas) das mesmas;

II- a quantidade de carga perigosa a bordo, indicando aquela que permanecerá a bordo, bem como onde esta última está localizada;

III- o tipo de embalagem;

IV- o estado da mercadoria perigosa e a possibilidade de ocorrência de sinistro;

V- se a embarcação possui algum certificado de seguro para transporte da mercadoria perigosa.

Art. 31 – Se a omissão ou informação imprecisa quanto a mercadorias objeto do artigo anterior resultar um evento danoso, a responsabilidade pelos prejuízos ou acidentes decorrentes caberá ao armador ou responsável pela embarcação.

Art. 32 – Para embarcações transportando mercadorias perigosas que se destinem a instalação portuária de uso privativo, fora da área do Porto, mas utilizando a infra-estrutura de proteção e acesso do porto público, se aplicam os procedimentos dos artigos 30 e 31.

Art. 33 – O comandante de toda embarcação atracada no porto, que tenha mercadoria perigosa a bordo ou que tendo descarregado mercadoria perigosa, não esteja inteiramente livre de vapores inflamáveis, deverá assegurar que a embarcação quer esteja atracada, fundeada ou em movimento, exiba a bandeira “B” do Código Internacional de Sinais, durante o dia e uma luz vermelha, visível em todo horizonte, a uma distância de no mínimo, 3 (três) milhas náuticas.

CAPÍTULO X DA UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM

Art. 34 – A atracação de qualquer embarcação é obrigatória em local designado pela Administração do Porto, desde que previamente requisitada pelos órgãos competentes.



Art. 35 – A visita às embarcações provenientes do exterior por Autoridades Sanitárias, Aduaneiras e da Polícia Federal será feita nos locais e de acordo com as normas pertinentes ao assunto.

Art. 36 – A visita da Autoridade de Saúde será dispensada sempre que a autoridade competente receber e aceitar via rádio do comandante da embarcação, informações satisfatórias quanto ao estado sanitário a bordo e tiver, por qualquer via, autorizado a “livre prática”, desde que a embarcação não proceda de porto situado em área de risco, quer no país, quer no exterior.

Art. 37 – Aplicam-se tanto às embarcações como aos seus tripulantes, enquanto as mesmas permanecerem na área de fundeio ou atracadas aos cais, as normas do presente Regulamento.

Art. 38 – As embarcações atracadas ao cais deverão cumprir prontamente as ordens que lhe forem dadas pela Administração do Porto, sempre que ocorrerem situações de anormalidade, que comprometam a segurança de pessoas, instalações, da própria embarcação ou prejudiquem o bom funcionamento do porto.

Art. 39 – No caso de incêndio a bordo, as embarcações deverão desatracar imediatamente do cais.

Art. 40 – A Administração do Porto, não se obriga a conceder atracação às embarcações que entrarem no porto quando a atracação não possa ocorrer:

I – por falta de profundidade compatível com o calado da embarcação, seja no canal de acesso, seja junto às instalações de acostagem;

II – por falta de vaga nas referidas instalações;

III- devido a epidemias, guerra ou outra causa de força maior, se assim for determinado pela autoridade que tenha poderes para tal;

IV – quando transportarem mercadorias para serem movimentadas fora da área do porto organizado mediante a fiscalização da Administração do Porto e permissão das demais autoridades.

Art. 41 – Compete a Administração do Porto baixar instruções para a concessão de prioridade de atracação de embarcações e submete-las à homologação do Conselho de Autoridade Portuária.

Art. 42 – As fainas de atracações e desatracações deverão ser executadas com o necessário cuidado, de maneira a não produzir avarias nas instalações e



aparelhos portuários, ficando os comandantes responsáveis por qualquer dano, uma vez que as manobras serão executadas sob sua inteira responsabilidade.

Art. 43 - À toda embarcação que entrar no porto corresponderá um número de ordem que será dado pela Administração do Porto.

CAPÍTULO XI DA ATRACAÇÃO E OCUPAÇÃO

Art. 44 – A ordem de atracação das embarcações nas instalações de acostagem sob gestão da Administração do Porto, obedecerá em princípio, a ordem de chegada das mesmas na área de fundeio, exceto quando a Norma de Prioridade de Atracação, homologada pelo Conselho de Autoridade Portuária, dispuser em contrário.

Art. 45 – Confirmada a chegada da embarcação e à vista da requisição de ocupação do berço de acostagem e de sua disponibilidade, será autorizada a atracação da embarcação.

Art. 46 – A desatracação da embarcação deverá ocorrer assim que as condições da maré permitirem, após concluídas as operações de carga ou descarga.

Art. 47 – A atracação e a desatracação das embarcações serão realizadas sob a responsabilidade do comandante da embarcação e com o emprego do respectivo pessoal e material, competindo à Administração do Porto auxiliar nas referidas operações, sob o cais, com pessoal próprio ou através de terceiros, para a tomada ou largada dos cabos de amarração e sua fixação ou soltura das instalações de amarração ou cabeço, de acordo com as instruções do referido comandante, respeitadas as condições que vierem a ser estabelecidas em contratos de arrendamento.

Art. 48 – A atracação a contrabordo de embarcação atracada ao berço será autorizada pela Administração do Porto após anuência da Autoridade Aduaneira, para movimentação de mercadorias ou carga, do cais ou para o cais, ou de uma para outra embarcação, para posterior desembarque no cais ou em outra embarcação.

Art. 49 – Em situações de congestionamento, a Administração do Porto poderá autorizar a atracação da embarcação a contrabordo de outra atracada no berço de acostagem, a requerimento e sob total responsabilidade dos respectivos comandantes.

Art. 50 – O tempo de ocupação de berço pela embarcação será estabelecido de comum acordo entre o armador ou seu preposto e a Administração do Porto.



Art. 51 – À critério da Administração do Porto e não havendo nenhuma outra embarcação programada para o berço, a ocupação deste pela embarcação, realizando ou não operação portuária, ou por conveniência de seu armador ou requisitante, poderá ser prorrogada, até a chegada da embarcação designada para o referido berço, quando deverá encontrar o berço livre e desimpedido.

Art. 52 – A permanência da embarcação ocupando o berço, realizando operação portuária além do prazo fixado, por desempenho insuficiente ou por culpa ou conveniência do armador ou requisitante e em havendo outra embarcação designada para o referido berço, poderá ser prorrogada pela Administração do Porto a seu critério, por mais um período de trabalho. Após esse prazo, permanecendo a embarcação ocupando o berço, incidirá a título de penalidade, a tarifa correspondente cobrada em dobro, por dia de permanência no berço, até a desatracação da embarcação.

Art. 53 – Ocorrendo queda de mercadoria na água durante a operação de carga e/ou descarga, decorrente de acidente ou imperícia no seu manuseio, o operador portuário deverá adotar as providências necessárias para a sua retirada, logo após a desatracação da embarcação.

CAPÍTULO XII DA UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES TERRESTRES DE APOIO À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 54 - Como instalações terrestres de apoio à operação portuária de mercadorias, são compreendidas as instalações de armazenagem, as vias de circulação para veículos, a faixa de cais, obras de acostagem e as instalações de suprimentos.

Art. 55 – A utilização das referidas instalações para operação de mercadoria será feita de acordo com os princípios de racionalização e otimização do seu uso e com base na requisição dos serviços

Art. 56 – As mercadorias somente poderão ser depositadas em instalações de armazenagem compatíveis com sua natureza e espécie, bem como com estrita observância das normas de segurança e sanitárias pertinentes.

Art. 57 – No caso de mercadoria perigosa que para embarque ou descarga direta, o dono da mesma ou seu preposto deverá fornecer, com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas da respectiva operação, as seguintes informações:

I – nome técnico da mercadoria de acordo com a classificação do código da Organização Marítima Internacional – IMO, da Organização das Nações Unidas, o ponto de fulgor, quando for o caso, e o UM nº (número de identificação estabelecido pelo Comitê das Nações Unidas) das mesmas;



II – a quantidade e a tonelagem das mercadorias;

III – o tipo de embalagem.

Art. 58 – Havendo derramamento de mercadoria perigosa em decorrência da avaria e, em conseqüência, vir a prejudicar a saúde dos trabalhadores nesses locais, o responsável pela operação portuária da referida mercadoria deverá imediatamente isolar a área afetada, comunicar tal ocorrência à Administração do Porto e tomar as providências a seu alcance visando a imediata eliminação do risco.

Art. 59 – A circulação de viaturas na área do porto deverá obedecer as seguintes normas:

I – os motoristas deverão observar as regras de trânsito e circular com velocidade reduzida de acordo com as normas estabelecidas pela Administração do Porto;

II – o acesso e permanência dos veículos nas áreas de estacionamento serão autorizadas, preferencialmente, àqueles com mercadorias a entregar para armazenamento ou embarque, ou a receber mercadorias desembarcadas;

III – os veículos deverão estar acompanhados de documentação da Administração do Porto que os autorize a entregar ou retirar mercadorias na área do porto;

IV – O acesso, a circulação ou estacionamento, bem como a saída dos veículos podem ser suspensas, a qualquer instante, a critério da Administração do Porto e em razão de medidas de segurança, preservação da ordem, ordenamento da circulação, de congestionamento das áreas de estacionamento e outros motivos de força maior.

CAPÍTULO XIII

DA UTILIZAÇÃO DO EQUIPAMENTO OU APARELHAMENTO DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO

Art. 60 – A Administração do Porto fornecerá o equipamento ou aparelhamento de sua propriedade, desde que disponível, a qualquer operador portuário que o requisite, exclusivamente para operações portuárias.

Art. 61 – A utilização de equipamento ou aparelhamento da Administração do Porto poderá ser requisitada por terceiros, e cedidas, desde que não prejudiquem a continuidade e a qualidade dos serviços de operação do Porto.

Art. 62 – O equipamento ou aparelhamento da Administração do Porto, quando requisitado, deverá ser operado por trabalhador portuário com vínculo empregatício, admitindo-se, na falta deste, a utilização de trabalhador avulso.



Art. 63 – A Administração do Porto poderá celebrar convênios ou contratos com operadores portuários para prestação de serviços de locação de material e equipamentos de sua propriedade.

CAPÍTULO XIV DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 64 - A operação portuária consiste na prestação de serviços por operador portuário na área do Porto Organizado e relativos a:

I – movimentação de mercadorias destinadas ou provenientes de transportes aquaviários;

II – armazenamento de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

CAPÍTULO XV DOS SERVIÇOS DE MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS

Art. 65 – A movimentação de mercadorias de embarcação atracada em berço de acostagem para o cais ou vice-versa, realizada por operador portuário, compreende as atividades de estiva, conferência, capatazia, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco sendo:

I – estiva: a 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 realizadas com equipamento de bordo;

II – conferência: 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 carga e descarga de mercadorias;

III – capatazia: a movimentação de mercadorias nas instalações terrestres do Porto, compreendendo o recebimento, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como a carga e descarga de embarcações, quando efetuadas por aparelhamento portuário;

IV – conserto de carga: o reparo e a restauração de carga e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V – vigilância de embarcações: fiscalização de 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;

VI – bloco: a limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparo de pequena monta e serviços correlatos.

Art. 66 – O transporte interno compreende o transporte de carga, com a utilização dos equipamentos adequados à sua natureza e espécie, desde o seu ponto de descarga no cais, junto à embarcação atracada até o seu local de depósito na instalação de armazenagem, designado pela Administração do Porto.

Art. 67 – A movimentação de carga, executado por operador portuário compreenderá, também, a lingagem e deslingagem dos volumes no interior ou diretamente sobre o veículo, assim como no solo quando a natureza da mercadoria exigir, inclusive, a participação dos trabalhos de “arrumar”, “desarrumar” ou “bater” a mercadoria no interior do veículo, nas operações realizadas diretamente ao costado das embarcações ou quando o serviço de transporte for efetuado pela Administração do Porto.

Art. 68 – O serviço de transporte compreende a condução de carga por requisição dos interessados:

I – pela Administração do Porto, entre pontos das instalações portuárias e em veículos próprios ou de terceiros;

II – pelo operador portuário em veículos que lhes pertençam ou não.

Art. 69 – A movimentação de carga compreenderá apenas as atividades de estiva, conferência e conserto de carga, quando a operação consistir somente em transbordo de carga de uma embarcação para outra, qualquer que seja o sentido da navegação, quer a embarcação esteja atracada ao cais, quer fundeada ao largo.

Art. 70 – A movimentação de carga deverá se realizar preferencialmente com a embarcação atracada em berço de acostagem.

Art. 71 – A programação para operação das embarcações deverá ser feita diariamente, com antecedência de, no mínimo, 24 horas da data da operação, no formulário denominado Requisição de Serviços Portuários ou outro que o venha substituir, onde deverão constar as quantidades de termos, o horário em que a embarcação irá operar, o aparelhamento portuário e a quantidade dos mesmos com que se pretende operar.

Art. 72 – Os volumes de mercadorias destinadas a embarque que apresentarem avarias ou indícios de avarias poderão ser recusados e restituídos ao respectivo



embarcador para reparos ou, então às expensas do mesmo, serem adotadas pelo operador as medidas mais adequadas às circunstâncias.

Art. 73 – No caso de descarga de volumes avariados ou violados, seja claramente, seja por simples indícios, deverão ser obedecidas as normas do Decreto nº 50.876, de 29.06.1961.

Art. 74 – A descarga ou embarque de mercadorias só será realizada após apresentação da documentação hábil e cumpridas as exigências legais pertinentes, inclusive pagamento ou caução das taxas portuárias devidas.

Art. 75 - As mercadorias descarregadas, seja de longo curso ou de cabotagem, serão registradas em documento próprio que constituirão, com aqueles previstos na legislação em vigor, a documentação definitiva para todas as questões suscitadas sobre as responsabilidades das entidades recebedora e entregadora.

Art. 76 - Quando se tratar de mercadorias perigosas, a sua movimentação deverá ser precedida dos requisitos previstos nos artigos 30 e 31 deste Regulamento, com informações adicionais quanto ao nome do técnico responsável pela coordenação dos serviços de movimentação e o plano de trabalho e as medidas de segurança que irá adotar para a movimentação das mercadorias.

Art. 77 - A movimentação de mercadorias perigosas deverá ser realizada por trabalhadores habilitados, sendo proibida a presença nas proximidades da embarcação e do cais de pessoas estranhas à operação.

Art. 78 - A carga ou descarga de explosivos, gases, inflamáveis líquidos e sólidos inflamáveis, deverá obrigatoriamente ser realizada de modo que essas mercadorias não permaneçam no local das operações.

Art. 79 – A movimentação de carga explosiva só poderá ser realizada pela Administração do Porto à vista de autorização do Ministério de Defesa/ Exército Brasileiro, obtida por quem de direito ou parte interessada, devendo ser retirada das instalações portuárias imediatamente após a sua descarga.

Art. 80 - A movimentação de mercadorias radioativas só poderá ser autorizada pela Administração do Porto, quando a mesma for assistida e orientada por representante da Comissão Nacional de Energia Nuclear, devendo ser retirada das instalações portuárias imediatamente após a sua descarga ou trazida diretamente para o costado do navio, em se tratando de embarque, não podendo em nenhuma hipótese permanecer armazenada.

CAPÍTULO XVI DOS SERVIÇOS DE ARMAZENAGEM



Art. 81 – O serviço de armazenagem é a fiel guarda e conservação das mercadorias depositadas em instalações de armazenagem, na área do porto, compatível com a sua natureza e sua espécie.

Art. 82 – Quando a movimentação e a armazenagem das mercadorias forem realizadas por operadores portuários distintos, estes deverão ajustar entre si as condições que permitam caracterizar as responsabilidades de cada um na operação portuária nos termos deste Regulamento.

Art. 83 - Nas operações portuárias a coordenação do armazenamento das mercadorias será sempre exercida pelo depositário.

Art. 84 – A conferência das mercadorias realizadas nas instalações portuárias e destinadas a armazenagem abrangerá a verificação e anotação :

I – da espécie e quantidade, peso, marca e contra-marca dos volumes;

II – dos indícios de violação e dos sinais de avaria, caso existam.

Art. 85 – Às mercadorias que não atendam aos requisitos das Autoridades de inspeção Sanitária e fito-sanitária, caberão as seguintes medidas:

I – se destinadas a embarque, não deverão ser recebidas;

II – se provenientes de desembarque deverão ser recebidas com ressalvas e registradas em documento próprio, bem como serão depositados em local isolado, após serem lacrados e cintadas para efeito de vistoria.

a) os representantes do armador ou seus prepostos devem assistir à lavratura dos termos de ressalva e assina-los com o Fiel do Armazém e o representante da Autoridade Aduaneira, quando for o caso;

b) dos termos de avaria lavrados, serão remetidos cópias à Autoridade Aduaneira até 48 horas após a descarga, quando se tratar de mercadorias importadas.

Art. 86 – As mercadorias deverão ser arrumadas por espécie, marca e contra-marca de acordo com os respectivos documentos, procurando-se evitar qualquer contaminação de uma mercadoria por outra.

Art. 87 - As mercadorias de importação do estrangeiro, enquanto não nacionalizadas pela Autoridade Aduaneira, deverão ser armazenadas em áreas próprias alfandegadas, de acordo com o Regulamento Aduaneiro.



Art. 88 – O depositário passa a ser o responsável pelas mercadorias desde o momento em que as mesmas lhe forem entregues nos locais de depósito, só cessando a sua responsabilidade após a entrega da carga ao navio ou ao consignatário.

Art. 89 – A responsabilidade do depositário não cobre:

I – as faltas de conteúdo dos volumes ou permuta de conteúdos, se os volumes entrarem nos armazéns sem indícios externos de violação, com a embalagem original e sem nenhum sinal de avaria e se nessas condições permanecerem até o momento da abertura para conferência aduaneira ou saída dos armazéns.

II – avaria ou falta de mercadorias que não seja reclamada, por escrito, no ato da entrega ou embarque.

III – as faltas, deterioração de conteúdo, contaminação ou destruição de volumes decorrentes de causas fortuitas ou de força maior, nos termos do Código Civil.

Art. 90 – É considerada mercadoria em trânsito:

I – a procedente de um porto, manifestada para outro e descarregada para posterior embarque;

II – a descarregada em um porto com posterior transporte por via terrestre para o mesmo, com utilização de DTA (Documento de Trânsito Aduaneiro);

III – a destinada a país que mantenha convênio com o Brasil, descarregada para posterior transporte por via terrestre ou aquática e vice-versa.

Art. 91 – O depositário promoverá a venda, em leilão público, das mercadorias nacionais ou nacionalizadas cuja armazenagem lhe for confiada, nos seguintes casos:

I– quando os donos dessas mercadorias declararem, por escrito, que as abandonam;

II– quando tratando-se de mercadoria não perecível de importação por cabotagem, não sejam despachadas ou deixarem de ser retiradas por seus donos, no prazo de 120 (cento e vinte) dias contados da data da respectiva descarga;

III– quando as mercadorias referidas no inciso II, apesar de despachadas para saída, deixarem de ser retiradas por seus donos, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data do respectivo despacho;



IV- quando, tratando-se de mercadorias facilmente perecíveis, importadas por cabotagem e depositadas em armazéns comuns, não sejam despachadas para saída do prazo de 15 (quinze) dias, contados da data da respectiva descarga;

V- quando as mercadorias referidas no inciso IV, apesar de despachadas para saída, deixarem de ser retiradas por seus donos, no prazo de 5 (cinco) dias, contados da data do respectivo despacho;

VI- quando tratando-se de mercadorias armazenadas sob regime de armazenagem convencional, os respectivos donos deixarem de pagar aos depositários o preço dessa armazenagem, no prazo de 30(trinta) dias contados da data do respectivo vencimento.

Art. 92 – De cada venda de mercadorias armazenadas que realizar de acordo com o disposto no art. 91, o depositário dará comunicação detalhada aos respectivos órgãos fiscalizadores.

Art. 93 – Do produto da venda em leilão público de mercadorias armazenadas que realizar de acordo com o que determina o art. 91, o depositário recolherá a seus cofres a parcela correspondente ao débito dos donos das mercadorias, por serviços aos mesmos prestados e fará o depósito judicial do saldo, se houver, para ser reclamado por quem de direito for.

Art. 94 – Quando as mercadorias armazenadas oferecerem perigo de deterioração ou estrago, o depositário deverá dar conhecimento do fato ao consignatários e às Autoridades Aduaneira e Sanitária, se for o caso, para os devidos fins.

Art. 95 – O depositário obedecerá, no que couber, os procedimentos determinados pelo Decreto Lei nº 1.455/76, no trato das mercadorias que estiveram sob sua guarda e sob pena de perdimento.

Art. 96 – A utilização dos trabalhadores portuários com vínculo empregatício com a Administração do Porto, na movimentação e armazenagem de mercadorias em área arrendada ou alugada a terceiros, será determinada nos respectivos contratos.

Art. 97 – O depositário estabelecerá, através de ato normativo, os procedimentos para o trato da documentação própria aplicável na entrega e no embarque de mercadorias que estejam sob sua guarda.

Art. 98 – A conferência aduaneira feita nos armazéns do porto organizado será sempre assistida pelo Fiel do Armazém, responsável pela guarda das mercadorias.



Art. 99 – As mercadorias perigosas deverão ser depositadas em instalações de armazenagem com estrita observância das normas de meio ambiente, de segurança e de movimentação. O seu armazenamento em instalações de armazenagem comum, ainda que compatíveis, somente deverá ser feito se tomadas medidas acauteladoras de isolamento da área e de separação das demais mercadorias, para evitar qualquer contaminação, risco de incêndio ou explosão.

Art. 100 – O período de armazenagem das mercadorias perigosas, quando autorizado pela Administração do Porto, deverá ser o menor possível.

Art. 101 – As mercadorias explosivas não poderão ser armazenadas na área portuária, a vista do Ministério da Defesa/Exército Brasileiro.

CAPÍTULO XVII DO OPERADOR PORTUÁRIO

Art. 102 – O operador portuário é a pessoa jurídica pré-qualificada junto à Administração do Porto de acordo com norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária para a execução das operações portuárias na área do Porto Organizado.

Art. 103 – A atividade de operador portuário obedecerá ao que dispuser o presente Regulamento.

Art. 104 – Com base no disposto no art. 17 da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com a referida lei, se estabelecerem como operadores portuários, dentro e fora dos limites de área do Porto Organizado.

Art. 105 – A Administração do Porto de Macapá é considerada como pré-qualificada como Operador Portuário.

CAPÍTULO XVIII DA CLASSIFICAÇÃO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS

Art. 106 – As pessoas jurídicas interessadas poderão, a qualquer tempo, se pré-qualificarem junto a Administração do Porto como Operador Portuário, conforme procedimento da norma mencionada. A pré-qualificação poderá ser para uma ou mais de uma das categorias a seguir especificadas de acordo com as atividades desenvolvidas, no manual de Norma para Pré-Qualificação de Operador Portuário.



Art. 107 – Os requisitos para a pré-qualificação para cada uma das categorias devem constar de norma específica baixada pelo Conselho de Autoridade Portuária.

CAPITULO XIX DAS ATRIBUIÇÕES DO OPERADOR PORTUÁRIO

Art. 108 – Cabe ao Operador Portuário, nas áreas do Porto Organizado objeto deste Regulamento, realizar todas as etapas das atividades para as quais se habilitou, inclusive movimentação e armazenagem de mercadorias constante da categoria C.

Art. 109 – A atuação do Operador Portuário, categoria C, na movimentação de mercadorias, além dos serviços de concertos de carga, conferência e vigilância das embarcações, compreende a execução das seguintes fases operacionais:

I – Na exportação de carga geral de contêineres:

- a) recebimento e transporte de mercadorias no armazém ou outro local de sua entrada nas instalações portuárias até o ponto em que são organizadas as lingadas;
- b) preparação das lingadas para içamento pelos guindastes do porto ou aparelho de carga da embarcação;
- c) transporte e arrumação das mercadorias nos porões, câmaras frigoríficas ou outros compartimentos internos da embarcação ou no convés;
- d) preparação dos porões, de acordo com a natureza da carga;
- e) preparação e operação do aparelho de carga da embarcação;
- f) peação de cargas nos porões ou outros compartimentos internos da embarcação e no convés, quando necessário.

II – Na importação de carga geral e contêineres:

- a) retirar ou desfazer a peação da carga, quando houver;
- b) preparar as lingadas a bordo para içamento para o cais, ou veículos através de guindastes do porto ou aparelhos de carga da embarcação;
- c) transportar e entregar a mercadoria no armazém, pátio ou outro local determinado pelo depositário, dentro das instalações portuárias;



- d) arrumação de cargas nos locais indicados pelo depositário dentro das instalações portuárias;
 - e) retirada do material de proteção de carga, tábuas de estiva, esteiras e outros materiais, deixando-os devidamente arrumados nos porões ou outros compartimentos de onde tenha saído a carga protegida.
- III – Na carga a granel, em operação de carga e descarga, quando necessário:
- a) preparação dos porões para receber ou descarregar, de acordo com a natureza da carga;
 - b) recheio e aplainamento da carga, de acordo com as ordens do comandante do navio e exigência das convenções internacionais;
 - c) preparação da carga a granel embarcada para recebimento da carga em volume, destinada a evitar a superfície livre;
 - d) recheio da carga para operar com descarregadores mecânicos;
 - e) operações com os aparelhos de carga e descarga nos porões.
- IV – No transbordo, a movimentação de mercadorias de uma embarcação para outra, atracada ao costado.
- V – Na remoção, movimentação de um para outro porão ou para convés e vice-versa, no mesmo plano ou planos diferentes.
- Art. 110** – Fica a critério da Administração do Porto guarnecer, com pessoal próprio, os equipamentos ou aparelhamentos de sua propriedade requisitados pelos Operadores Portuários.
- Art. 111** – Os serviços de operador Portuário serão contratados pelo dono da mercadoria, pelo armador ou pelo preposto.
- Art. 112** – Os serviços de bloco, que se constitui na atividade de limpeza e conservação de embarcação e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos serão contratados pelo armador ou preposto.
- Art. 113** – É dispensável a intervenção do Operador Portuário nas operações portuárias:



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

II – de embarcações empregadas:

- a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquaviárias 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 do âmbito municipal;
- c) na navegação interior e auxiliar;
- d) no transporte de mercadorias sólidas 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 necessário.

III – relativos à movimentação de :

- a) cargas em área sob 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 água, de combustível, de lubrificantes à navegação.

Art. 114 – Caso o interessado entenda necessária a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no art. 113, deve requisitá-la ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO.

CAPÍTULO XX DAS RESPONSABILIDADES DO OPERADOR PORTUÁRIO

Art. 115 – O Operador Portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.



Art. 116 – 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.

Art. 117 – O Operador Portuário responde perante:

I – a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e aos equipamentos de que a mesma seja titular ou que, sendo de propriedade de terceiros, 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 provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV – o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V – os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos e contribuições incidentes sobre a trabalho portuário avulso.

Art. 118 – 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 as citadas mercadorias.

Art. 119 – Para os efeitos dos incisos II e III do item 117, a responsabilidade será apurada mediante conferência realizada pela entidade que entrega e pela entidade que recebe, tendo em vista:

I – a espécie, peso, marca e contra-marca e a quantidade de volumes;

II – a integridade e ausência de indícios de violação da embalagem dos volumes;

III – a ausência de sinais de avaria por água, fogo, choque violento e vazamento.

Art. 120 – O Operador Portuário ou depositário poderá recusar o recebimento de mercadorias destinadas a embarque ou armazenagem, quando se apresentarem em condições inadequadas para transporte ou armazenamento.

Art. 121 – O recebimento das mercadorias, que apresentarem as condições referidas no art 120, não implicará qualquer responsabilidade para o depositário



ou Operador Portuário, desde que feitas as devidas ressalvas perante o armador ou seu preposto.

Art. 122 – É permitida a subcontratação de Operador Portuário pré-qualificado pela Administração Portuária, pelo Operador Portuário titular, desde que a subcontratada esteja habilitada nas categorias das operações que irá realizar.

Art. 123 – A subcontratação de operador não transfere ao subcontratado qualquer responsabilidade, continuando o Operador Portuário titular contratante como único responsável pela direção e coordenação das operações portuárias executadas.

Art. 124 – As embarcações que movimentarem mercadorias em porções diferentes, poderão fazê-lo com Operadores Portuários distintos, com responsabilidades e titularidades próprias.

CAPÍTULO XXI DA VIGILÂNCIA E SEGURANÇA NAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 125 – A vigilância e segurança nas instalações portuárias consistem na fiscalização da entrada e saída de pessoas, e veículos, mercadorias e equipamentos na área do porto organizado e abrangerá as mercadorias armazenadas, o combate a incêndio e a proteção do meio ambiente.

Art. 126 – A vigilância e a segurança das instalações portuárias serão exercidas por guardas portuários da Administração do Porto ou por terceiros por ela contratados.

Art. 127 – A fiscalização compreende a verificação da validade da autorização e o controle de entrada e saída de pessoas, veículos, mercadorias e equipamentos.

Art. 128 – A Administração do Porto, em coordenação com a Autoridade Aduaneira, estabelecerá os postos de entrada e de saída nos diversos setores da área do porto sob vigilância aduaneira.

Art. 129 – A organização de serviço, as atribuições, a equipagem, o recrutamento e o treinamento do pessoal da guarda portuária competirá à Administração do Porto.

Art. 130 – A vigilância e a segurança exercida pela Guarda Portuária se estende também em relação às mercadorias armazenadas na área do porto.

Art. 131 – Cabe à Guarda Portuária:



I – disciplinar o ingresso de pessoas e viaturas no interior do porto, de acordo com as normas da Administração do Porto e exigências das demais autoridades, em especial a Autoridade Aduaneira;

II – desenvolver procedimentos relativos à segurança das pessoas, mercadorias e instalações pertencentes ao patrimônio da Administração do Porto;

III – cooperar com órgãos aduaneiros e policiais que atuam no porto, com vistas à manutenção da ordem e prevenção de ilícitos na área do porto;

IV – lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, objetivando a apuração de fatos e coleta de provas de caráter policial ou administrativo;

V – executar os serviços de vigilância e segurança especiais, quando solicitados pelos usuários;

VI – realizar ações preventivas de combate a incêndios, bem como tomar as providências necessárias e imediatas em caso de acidentes;

VII – desenvolver procedimentos que assegurem o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

Art. 132 – Será elaborado Regimento Interno especificando a organização e atribuições da Guarda Portuária, como complemento a este Regulamento.

CAPÍTULO XXII DO ARRENDAMENTO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 133 – É assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalações portuárias, localizadas dentro da área do porto organizado, observadas as seguintes condições e exigências gerais:

I – contrato de arrendamento através de licitação;

II – autorização do Ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo e quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

Art. 134 – Serão respeitados os prazos e as condições estabelecidas nos contratos de arrendamento em vigor, firmados antes da vigência da Lei nº 8630/93, inclusive a renovação se nestes prevista.

Art. 135 – A requisição de equipamentos, aparelhamentos, instalações de armazenagem e outras instalações portuárias, por Operador Portuário ou por outrem, para fins de realização da operação portuária e de utilização, sob sua responsabilidade, durante o período da respectiva operação, não constitui aluguel



ou arrendamento. As respectivas disposições reguladoras são as definidas neste Regulamento e na tarifa do porto homologada pelo Conselho da Autoridade Portuária.

Art. 136 – O arrendamento é formalizado através de contrato firmado entre a Administração do Porto e o arrendatário, incorporando as condições e exigências estabelecidas no respectivo edital de licitação pública, bem como as que disciplinam o regime de exploração.

Art. 137 – A licitação pública para a construção, reforma, ampliação ou melhoramento de instalações portuárias e sua exploração, situadas dentro da área do porto organizado, através do arrendamento, poderá ser realizada por iniciativa da Administração do Porto ou a pedido do interessado.

Art. 138 – O interessado poderá requerer à Administração do Porto a realização da licitação pública para as finalidades mencionadas no artigo anterior, devendo para tanto, fundamentar sua solicitação com dados que permitam à Administração do Porto avaliar a compatibilidade da exploração da instalação portuária pleiteada com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto.

Art. 139 – A Administração do Porto deverá pronunciar-se a respeito da solicitação do interessado no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de entrada do pedido.

Art. 140 – Se indeferido o requerimento a que se refere o art. 138, cabe recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, ao Conselho de Autoridade Portuária. Mantido o indeferimento, cabe recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, ao Ministério dos Transportes.

Art. 141 – Na hipótese do requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de 30 (trinta) e 60 (sessenta) dias, respectivamente, por parte da Administração do Porto e do Conselho de Autoridade Portuária, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para o fim de apresentação de novo recurso a que alude o artigo 140.

Art. 142 – O arrendamento poderá compreender uma instalação específica ou um conjunto de instalações portuárias, constituindo uma unidade operacional integrada.

Art. 143 – A unidade operacional integrada é o conjunto de instalações constituído no todo ou em parte, de berço de acostagem, instalação de armazenagem, equipamentos e aparelhamentos de movimentação de mercadorias, instalações gerais de suprimento e vias de circulação.



Art. 144 – O contrato de arrendamento terá prazo determinado compatível com o tipo de instalação e vulto de investimento a ser feito pelo interessado na construção, reforma, ampliação, melhoria de exploração da instalação portuária.

Art. 145 – O contrato de arrendamento poderá ser prorrogado uma única vez, desde que previsto no edital de licitação, por prazo, no máximo igual ao do contrato inicial.

Art. 146 – O prazo total de arrendamento, contrato inicial mais prorrogação, não poderá exceder a cinquenta anos, obedecidas as seguintes normas:

I – se o prazo do contrato inicial for menor que vinte e cinco anos, a prorrogação terá prazo, no máximo, igual ao do contrato inicial.

II – se o prazo do contrato inicial for maior que vinte e cinco anos, a prorrogação terá como prazo máximo, a diferença entre cinquenta anos e o prazo do contrato inicial.

Art. 147 – A celebração do contrato de arrendamento de instalação portuária para uso público deve ser precedida por processo Licitatório

Art. 148 – O arrendatário durante o prazo de vigência do contrato, sob a fiscalização da Administração do Porto, será o responsável pela manutenção das instalações arrendadas e por sua boa e adequada utilização.

Art. 149 – O arrendatário de instalação portuária de uso público, se Operador Portuário, poderá subcontratar outros operadores para a execução das respectivas operações.

Art. 150 – As instalações portuárias de uso público arrendadas estão sujeitas às disposições previstas no contrato de arrendamento e à fiscalização das Autoridades Portuária, Aduaneira, Marítima, Sanitária, Fito-sanitária e Polícia Marítima.

Art. 151 – O não cumprimento das cláusulas de arrendamento sujeita o arrendatário às seguintes penalidades:

I – advertência por escrito;

II – multa pecuniária, a partir da terceira advertência escrita, em um mesmo ano calendário, no valor de 10% do valor anual do contrato.

Art. 152 – Constituem causas para rescisão extra judicial, a qualquer tempo, do contrato de arrendamento:



- I – o descumprimento reiterado de suas cláusulas;
- II – a perda de qualificação de Operador Portuário;
- III – a decretação de falência ou a instauração de insolvência civil;
- IV – a dissolução da sociedade;
- V – se o arrendatário perder as condições econômicas técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação de serviços;
- VI – a ocorrência de caso fortuito ou de força maior impeditivos da execução do contrato.

CAPÍTULO XXIII DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SOB GESTÃO PRIVADA NA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

Art. 153 - As instalações portuárias sob gestão privada prevista na Lei. 8630/93, situadas dentro da área do Porto Organizado, classificam-se em:

- I – de uso privativo: exclusivo ou misto;
- II – de uso público.

Art. 154 – As instalações de uso privativo podem também estar sob gestão de pessoa jurídica de direito público.

CAPÍTULO XXIV DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO

Art. 155 – O contrato de arrendamento, objetivando a constituição de uma instalação portuária de uso privativo ou misto, ou de uma instalação portuária de uso público, sob gestão privada, obedecerá ao que dispuser o presente Regulamento.

Art. 156 – As condições que deverão constar do contrato de arrendamento da instalação portuária, de uso privativo exclusivo ou misto, são:

- I - o objeto, a área de prestação de serviço e o prazo;
- II – o modo, forma e condição 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 – os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV – o valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infraestrutura a ser utilizada ou a ser posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e de acesso aquaviário.

V – a obrigação de execução de obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento com a fixação dos respectivos cronogramas de execução física e financeira;

VI – a reversão de bens aplicados nos serviços;

VII – os 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;

VIII – dos serviços e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX – a forma de fiscalização das instalações, os métodos e as práticas de execução dos serviços;

X – as garantias para a adequada execução do contrato;

XI – o início, término e o prazo de prorrogação do contrato, cujo prazo total, incluindo o contrato original e a prorrogação, não pode exceder a 50 (cinquenta) anos;

XII – a responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII – as hipóteses de extinção do contrato;

XIV – as obrigação de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades do porto, inclusive as de interesse específico da defesa nacional, para efeitos de mobilização;

XV – a adoção e o cumprimento das necessidades de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI – o acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII – as penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII – o foro.



Art. 157 – As condições essenciais que deverão constar do contrato de arrendamento da instalação portuária de uso público, sob gestão privada são:

I – todas as condições relacionadas no Capítulo XXIV;

II – os direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contrato e as sanções respectivas.

CAPÍTULO XXV DA LICITAÇÃO PÚBLICA

Art. 158 – O edital de licitação pública, observando os preceitos da legislação específica, deverá conter a discriminação de I a XVIII do Capítulo XXIV e as condições I e II do art. 156, conforme o caso.

CAPÍTULO XXVI DO PROJETO DAS INSTALAÇÕES

Art. 159 - Todo projeto de construção, alteração ou reforma a ser desenvolvido na instalação objeto do contrato de arrendamento, deverá ser submetido à aprovação prévia da Administração do Porto.

CAPÍTULO XXVII DO FUNCIONAMENTO DA INSTALAÇÃO

Art. 160 – O titular da instalação portuária arrendada, sob gestão privada, terá liberdade para:

I- estabelecer regras próprias para atracação de embarcações em suas instalações de acostagem, respeitada a coordenação e a autorização da Administração do Porto;

II- se Operador Portuário:

- a) negociar livremente seus preços e condições operacionais com seus usuários;
- b) exercer com exclusividade a função de Operador Portuário se desejar, se a instalação for de uso privativo.

Art. 161 – Além do valor do arrendamento não poderá haver incidência de taxas ou cobrança de qualquer natureza que não represente efetiva prestação de



serviços ao titular da instalação pela Administração do Porto, salvo se previsto na tarifa portuária.

CAPÍTULO XXVIII DAS INFRAÇÕES, PROIBIÇÕES E PENALIDADES.

DAS INFRAÇÕES

Art. 162 – Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I- na realização da operação portuária com infringência às disposições da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, ou com inobservância das disposições deste Regulamento;

II- na utilização de terrenos, áreas, equipamentos e instalações localizadas na área do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos;

Art. 163 – Respondem pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

Art. 164 – 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.

Art. 165 – Quando se tratar de infrações continuadas em relação a qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição de pena.

Art. 166 – Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto de processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

CAPÍTULO XXVIII DAS PROIBIÇÕES

Art. 167 – Na área do porto é proibido:

I- fumar no convés e porões da embarcação atracada bem como no trecho do cais correspondente ao comprimento da mesma, até um afastamento de 15 (quinze) metros, quando da ocorrência de operações com mercadorias de natureza perigosa;



- II- fumar nas áreas de armazenagem de mercadorias;
- III- fumar no convés e porões das embarcações atracadas no berço de acostagem e nas atracadas a contrabordo durante as operações de abastecimento de combustíveis ou transbordo de mercadorias de natureza perigosa;
- IV- obstruir qualquer aparelho, instalação de combate a incêndio ou equipamento destinado a promover primeiros socorros situados no cais, áreas de armazenagem ou vias de circulação;
- V- estacionar veículos de passageiros ou de carga durante o período noturno, sem prévia autorização da Administração do Porto. A operação através de carretas ou caminhões-tanques somente será autorizada pela Administração do Porto mediante verificação das condições de segurança do veículo avaliadas pelo setor de segurança do trabalho da citada Administração;
- VI- operar qualquer veículo no cais quando, a critério da Administração do Porto , interferir na eficiência da operação portuária;
- VII- obstruir portões, e a própria circulação de pessoas e veículos com guindastes ou outros equipamentos;
- VIII- manter os veículos estacionados nas proximidades do local de estacionamento sem a presença dos respectivos motoristas;
- IX- atracar embarcações sem interpor as necessárias defensas;
- X- lançar ou deixar cair óleo, graxa ou qualquer material ou detrito nas águas compreendidas na área do porto. Tal inobservância constitui infração às normas de proteção ao meio ambiente e o responsável fica sujeito às penalidades correspondentes;
- XI- obstruir cais ou áreas adjacentes com material ou equipamento de estiva ou ainda, outro material ou objeto que não faça parte da carga. Tal fato sujeita o Operador Portuário a uma multa, por infração, no valor equivalente a taxa da tarifa de utilização da infra-estrutura de apoio à operação portuária, correspondente a 10(dez) toneladas de mercadoria movimentada;
- XII- movimentar ou estacionar mercadorias com peso superior à capacidade de suporte dos cais ou das vias de circulação ou piso dos pátios ou armazéns;
- XIII- utilizar veículos e equipamentos portuários na movimentação de mercadorias com peso superior à sua capacidade nominal;
- XIV- realizar solda elétrica ou a oxiacetilena, corte de chapas a fogo ou qualquer outra atividade envolvendo material inflamável ou com chama, tanto no cais,



áreas de armazenagem, a não ser com isolamento da área e com as precauções inerentes à atividade e de combate a incêndio;

XV- armazenar mercadorias, incluindo as perigosas para as quais o porto não possui instalações e recursos compatíveis com sua operação;

XVI- lançar sobre o cais cinzas, lixo, óleo e outros detritos, bem como permitir lançamento de água sobre o mesmo;

XVII- bater ferrugem ou pintar o costado da embarcação sem dispositivo de proteção ao cais e ao meio ambiente.

CAPÍTULO XXVIII DAS PENALIDADES

Art. 168 – As infrações estão sujeitas às seguintes penalidades, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade de falta:

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 um 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;

V- cancelamento do credenciamento de Operador Portuário.

Art. 169 – Compete à Administração do Porto determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei e fixar a quantidade da pena, respeitando os limites legais.

Art. 170 – Na falta do pagamento da multa no prazo de 30 (trinta) dias a partir da ciência pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 171 – As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas neste Regulamento reverterão para a Administração do Porto.

Art. 172 – Da decisão da Administração do Porto caberá recurso voluntário, no prazo de 30(trinta) dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente da garantia de instância.



Art. 173 – A aplicação das penalidades previstas neste Regulamento e seu cumprimento, não prejudicam, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação pertinente.

CAPÍTULO XXIX DAS PARALISAÇÕES E SERVIÇOS EXTRAORDINÁRIOS

Art. 174 – Os dispêndios de pessoal, empregado pelo Operador Portuário nas atividades de capatazia e estiva relativos às demoras e paralisações, decorrentes de falta de navio, de liberação de carga, remoção ou separação de marca, de carga, por instrução do comandante ou seu preposto, correm por conta do armador ou seu preposto.

Art. 175 – É de responsabilidade do Operador Portuário a remuneração de pessoal com serviços extraordinários executados fora das horas ordinárias de trabalho, e dos dias de expediente normal, quando requisitados pelas partes e obedecerão, quanto a respectiva remuneração e cobrança ao estabelecido nas tarifas do porto.

Art. 176 – Os serviços extraordinários classificam-se em:

- I – operacionais requisitados;
- II – operacionais não requisitados;
- III – administrativos.

Art. 177 – os serviços extraordinários operacionais requisitados à Administração do Porto serão cobrados de acordo com os critérios por ela estabelecidos.

Art. 178 – Os serviços operacionais não requisitados são os ordenados pela Administração do Porto, no interesse da segurança e do bom funcionamento do porto.

CAPÍTULO XXX DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 179 – Os usuários de serviços portuários serão responsáveis e indenizarão a Administração do Porto pelos danos que ocasionarem às obras, instalações, aparelhos e utensílios do porto.

Art. 180 – As faturas e contas enviadas pela Administração do Porto deverão ser liquidadas pelos seus usuários no prazo estabelecido.



Art. 181 – A falta de cumprimento desta condição constituirá automaticamente, em mora para o devedor, que poderá ser privado dos serviços portuários, à juízo da Administração do Porto.

Art. 182 – Todos os atos administrativos expedidos pela Administração do Porto, principalmente os normativos, permanecerão em vigor e serão aplicados supletivamente, desde que seus efeitos não venham a se conflitar com as disposições deste Regulamento e as da Leis n 8.630/93.

Art. 183 – A transgressão às disposições deste Regulamento será apurada pela Administração do Porto e terá como base a lavratura de auto de infração, para adoção de medidas que se fizerem necessárias, inclusive as de indenização, quando for o caso.

Art. 184 – O Conselho de Autoridade Portuária é o único árbitro da interpretação deste Regulamento.

Art. 185 – Ficam revogadas todas as disposições em contrário.