

Regulamento de Exploração do Porto da Companhia Docas de Santana - CDSA



DOCAS DE SANTANA
AUTORIDADE PORTUÁRIA



Regulamento de Exploração do Porto de Santana



Sumário

Regulamento de Exploração do	1
Porto de Santana	1
CAPÍTULO I – APRESENTAÇÃO	6
Seção I - Da Companhia Docas de Santana (CDSA).....	6
Seção II - Do Regulamento de Exploração do Porto	6
Seção II - Da localização	9
Seção III - Do regime jurídico de exploração	12
Seção IV - Do organograma e corpo diretivo	12
CAPÍTULO IV – DEFINIÇÕES.....	15
CAPÍTULO V – COMPETÊNCIAS	20
CAPÍTULO VI – CÓDIGO DE CONDUTA (CÓDIGO DE ÉTICA).....	30
CAPÍTULO VII – EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO PORTO DE SANTANA	31
Seção I - Introdução	31
Seção II - Dos mecanismos de proteção ao usuário	31
Seção III - Dos mecanismos de fomento e de incentivos a investimentos.....	32
Seção IV - Do horário de funcionamento	33
Seção V - Das jornadas de trabalho	34
Seção VI - Dos feriados legais.....	34
Seção VII - Dos prestadores de serviços	36
Seção VIII - Complemento	36
CAPÍTULO VIII – UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS OPERACIONAIS DE USO PÚBLICO	37
Seção I - Das condições gerais de utilização	37
Seção II - Da utilização das instalações de acostagem	38
Seção III - Da utilização dos sistemas viários	43
Seção IV - Da utilização das redes de serviços públicos.....	46
Seção V - Da utilização dos serviços de armazenagem	47
CAPÍTULO IX – UTILIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES NÃO OPERACIONAIS	52
CAPÍTULO X – UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SOB GESTÃO DE TERCEIROS.....	53
Seção I - Da utilização das áreas arrendadas.....	53
Seção II - Da utilização das áreas sob outro tipo de ocupação	57



CAPÍTULO XI – UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO DE USO PÚBLICO	59
Seção I - Da descrição das instalações de acesso aquaviário de uso público	59
Seção II - Do programa de dragagem	59
Seção III - Das condições de utilização das instalações de acesso aquaviário	60
Seção IV - Dos limites e restrições de utilização do porto.....	64
Seção V - Dos serviços de praticagem	65
Seção VI - Dos serviços de rebocadores	65
Seção VII - Da prioridade de atracação.....	66
Seção VIII - Do sistema de sinalização náutica	67
Seção IX - Do sistema de gerenciamento do tráfego de navios.....	67
CAPÍTULO XII – UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS DE USO PÚBLICO	68
Seção I - Dos equipamentos flutuantes	68
Seção II - Dos guindastes de cais.....	68
Seção III - Dos outros equipamentos portuários.....	68
CAPÍTULO XIII – UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS DE TERCEIROS, DE USO PÚBLICO	70
Seção I - Da regulamentação.....	70
Seção II - Dos equipamentos flutuantes	70
Seção III - Dos guindaste de cais	71
Seção IV - Dos outros equipamentos portuários	71
CAPÍTULO XIV – OPERAÇÕES PORTUÁRIAS.....	72
Seção I - Das operações portuárias pela administração do porto.....	72
Seção II - Das operações portuárias características do porto.....	73
Seção III - Dos operadores portuários.....	75
Seção IV - Da movimentação de passageiros	78
Seção V - Da armazenagem nas instalações de uso público.....	79
Seção VI - Da movimentação e do transporte de mercadorias nos recintos portuários.....	79
Seção VII - Do trabalho portuário.....	81
Seção VIII - Da tarifa portuária.....	82



Seção IX - Dos preços dos serviços dos operadores, rebocadores e da praticagem	83
CAPÍTULO XV – SERVIÇOS NÃO PORTUÁRIOS	84
Seção I - Do trânsito de mercadorias nas vias de uso público	84
Seção II - Do carregamento de bagagem.....	85
Seção III - Da amarração de navios	85
Seção IV - Do fornecimento de material de estiva	85
Seção V - Do abastecimento de combustível a equipamentos e embarcações	85
Seção VI - Da coleta e destinação de resíduos no porto, inclusive em embarcações	85
Seção VII - Da certificação de mercadorias	86
Seção VIII - Da manutenção e reparos.....	86
Seção IX - Dos outros serviços oferecidos à carga e ao navio.....	86
CAPÍTULO XVI – MEIO AMBIENTE, SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO PORTUÁRIO	87
Seção I - Da Segurança na operação portuária.....	87
Seção II - Do Plano de Ajuda Mútua (PAM)	89
Seção III - Do Plano de Emergência Individual (PEI) e Plano de área	91
Seção IV - Do Plano de Gestão de Resíduos Sólidos (PGRS)	92
Seção V - Dos programas de boas práticas	93
CAPÍTULO XVII – RELAÇÕES PORTO-CIDADE.....	94
Seção I - Da revitalização de instalações portuárias.....	94
Seção II - Da interface entre porto e cidade	94
Seção III - Do relacionamento com as comunidades no entorno do porto....	94
CAPÍTULO XVIII – VIGILÂNCIA E SEGURANÇA PORTUÁRIA.....	96
Seção I - Do Plano de Segurança Pública Portuária	96
Seção II - Da certificação ISPS Code.....	96
Seção III - Da norma de acesso ao porto de pessoas, veículos, cargas e bens	96
Seção IV - Do plano viário do porto.....	97
Seção V - Da vigilância das instalações de uso público	97
Seção VI - Da segurança portuária	98
Seção VII - Da segurança e vigilância na área molhada do porto.....	100



CAPÍTULO XIX – INFRAÇÕES, PROIBIÇÕES E PENALIDADES	102
Seção I - Das infrações	102
Seção II - Das proibições.....	102
Seção III - Das penalidades.....	103
CAPÍTULO XX – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS.....	105
CAPÍTULO XXI – DISPOSIÇÕES FINAIS.....	106
ANEXO 01 – Termo de ressalva.....	107



CAPÍTULO I – APRESENTAÇÃO

Seção I - Da Companhia Docas de Santana (CDSA)

Art. 1º. A Companhia Docas de Santana (CDSA) é uma empresa pública de direito privado, vinculada à Prefeitura de Santana, cujos dados principais constam na sequência:

- I - endereço: Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Bairro do Novo Horizonte, Município de Santana, Estado do Amapá, CEP 68925-000;
- II - Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ): 4.756.826/0001-36;
- III - recinto aduaneiro nº 2.40.15.02-4;
- IV - telefone de contato: +55 (96) 3314-1200 / 3314-1205;
- V - site: <<http://www.docasdesantana.com.br>>.

Seção II - Do Regulamento de Exploração do Porto

Art. 2º. O presente Regulamento de Exploração do Porto de Santana foi desenvolvido obedecendo às diretrizes, aos objetivos gerais e procedimentos mínimos estabelecidos pela Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR).

Art. 3º. Para sua elaboração foi instituída uma comissão de trabalho por meio da Portaria interna 029/2014, de 13 de março de 2014, formada por técnicos de diversas áreas da CDSA. A elaboração deste documento contou também como com o apoio consultivo da Fundação de Ensino de Engenharia de Santa Catarina (FEESC).

Art. 4º. Sua aprovação interna ocorreu no dia 19 de Maio de 2015 e foi formalizada por meio da Portaria nº 076, tendo sido publicada no Diário Oficial da União (DOU) do dia 19 de Agosto de 2016 na Seção 3.

- <http://www.docasdesantana.com.br/index.php/o-porto/legislacao>

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA

PORTARIA Nº 76, DE 19 DE MAIO DE 2015

O Diretor-Presidente da Companhia Docas de Santana, no uso de suas atribuições estatutárias.

Considerando: a Portaria SEP nº 245, de 26 de novembro de 2013, resolve:

Art.1º - Aprovar o Regulamento de Exploração do Porto de Macapá com regras de funcionamento das atividades portuárias, de forma a garantir condições para o seu eficiente desempenho, melhor utilização das instalações e equipamentos portuários, estímulo à concorrência na prestação de serviços portuários e o zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental.

EIDER PENA PESTANA



A publicação do extrato no Diário Oficial da União pode ser visualizada no endereço eletrônico:

- <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=3&pagina=140&data=19/08/2016>

Art. 5º. Os usuários do Porto de Santana e demais interessados podem apresentar sugestões de melhorias e revisões ao presente regulamento por meio da Ouvidoria da CDSA, nos seguintes canais de comunicação:

- I - telefone: +55 (96)3314-1200;
- II - e-mail: ouvidoria@docasdesantana.com.br;
- III - site: <<http://www.docasdesantana.com.br/index.php/ouvidoria>>.



CAPÍTULO II – OBJETO E ABRANGÊNCIA

Art. 6º. O presente Regulamento constitui-se como instrumento de gestão da Administração do Porto e tem por objetivo estabelecer as regras de funcionamento do Porto Organizado de Santana, em consonância com a Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, e com a Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR).

Art. 7º. As regras de funcionamento do Porto de Santana aqui estabelecidas visam:

- I - propor condições para o eficiente desempenho das atividades portuárias;
- II - melhorar a utilização das instalações e equipamentos portuários;
- III - estimular a concorrência na prestação de serviços portuários;
- IV - zelar pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental.

Art. 8º. Ficam obrigadas às regras deste Regulamento todas as pessoas físicas ou jurídicas que exerçam atividades na área do Porto Organizado de Santana, inclusive a própria Administração do Porto.

Art. 9º. Os serviços e as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, exercidos dentro da área do Porto Organizado de Santana, bem como o uso de tais serviços ou de facilidades próprias e inerentes à atividade portuária serão regidos pelas estipulações deste Regulamento.

Art. 10. O presente Regulamento poderá ser alterado a qualquer tempo pela Administração do Porto de Santana, sempre que se fizer necessário.



Seção II - Da localização

Art. 11. O Porto Organizado de Santana está localizado na margem esquerda do Rio Amazonas, no Canal de Santana, em frente à ilha de mesmo nome, a 18 km a montante da cidade de Macapá, Estado do Amapá.

§ 1º A área do Porto Organizado de Santana está definida no Decreto de 18 de julho de 2016, publicado no DOU de 19.7.2016, e é representada pelos polígonos cujos vértices tem as coordenadas georreferenciadas, referenciadas no sistema SIRGAS 2000, discriminadas nas Tabela 1, Tabela 2 e Tabela 3 e ilustradas na Figura 1 e na Figura 2.

Tabela 1 – Coordenadas georreferenciadas que definem a área principal, o canal de acesso e a área de fundeio 3 do Porto Organizado de Santana

Vértices	Latitude	Longitude
MCP-01	-0,061371°	-51,161660°
MCP-02	-0,057910°	-51,161939°
MCP-03	-0,057814°	-51,166465°
MCP-04	-0,054475°	-51,166460°
MCP-05	-0,054444°	-51,166845°
MCP-06	-0,054379°	-51,167651°
MCP-07	-0,060222°	-51,168068°
MCP-08	-0,060286°	-51,168629°
MCP-09	-0,060545°	-51,169134°
MCP-10	-0,061355°	-51,169706°
MCP-11	-0,060110°	-51,173385°
MCP-12	-0,058616°	-51,186740°
MCP-13	-0,056821°	-51,200758°
MCP-14	-0,058065°	-51,201938°
MCP-15	-0,060046°	-51,200568°
MCP-16	-0,064306°	-51,201959°
MCP-17	-0,064095°	-51,197574°
MCP-18	-0,061206°	-51,197827°
MCP-19	-0,060300°	-51,196330°
MCP-20	-0,061313°	-51,186740°
MCP-21	-0,062807°	-51,173385°
MCP-22	-0,065593°	-51,164772°
MCP-23	-0,065593°	-51,159788°
MCP-24	-0,060727°	-51,148791°
MCP-25	-0,059374°	-51,143611°
MCP-26	-0,063994°	-51,132985°
MCP-27	-0,070229°	-51,132247°



Vértices	Latitude	Longitude
MCP-28	-0,071667°	-51,115000°
MCP-29	-0,061667°	-51,096667°
MCP-30	-0,058333°	-51,096667°
MCP-31	-0,058333°	-51,120000°
MCP-32	-0,055871°	-51,130360°
MCP-33	-0,056855°	-51,143980°
MCP-34	-0,058030°	-51,148791°
MCP-35	-0,063176°	-51,159787°
MCP-36	-0,063195°	-51,161628°
MCP-37	-0,061492°	-51,161658°

Tabela 2 – Coordenadas georeferenciadas que definem a área de fundeio 1 do Porto Organizado de Santana

Vértices	Latitude	Longitude
MCP-38	0,077500°	-50,967667°
MCP-39	0,077500°	-50,935833°
MCP-40	0,110000°	-50,918333°
MCP-41	0,110000°	-50,955000°

Tabela 3 – Coordenadas georeferenciadas que definem a área fundeio 2 do Porto Organizado de Santana

Vértices	Latitude	Longitude
MCP-42	-0,031667°	-51,014167°
MCP-43	-0,031667°	-50,978333°
MCP-44	0,000000°	-50,964167°
MCP-45	0,000000°	-50,977167°
MCP-46	0,035000°	-50,968333°
MCP-47	0,035000°	-50,991667°



Figura 1 – Poligonal do Porto Organizado de Santana
Fonte: Administração do Porto (2016)



Figura 2 – Detalhamento da área principal, canal de acesso e área de fundeio 3 do Porto Organizado de Santana
Fonte: Administração do Porto (2016)

- I - a área do Porto Organizado compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto, bem público construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação



e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e cujas operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária.

- II - os imóveis sob a gestão da autoridade portuária contidos na área do Porto Organizado são inalienáveis e não se sujeitam a usucapião, na forma dos art. 100 e art. 102 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e impenhoráveis, na forma do art. 833, caput, inciso I, da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015.

Seção III - Do regime jurídico de exploração

Art. 12. O regime jurídico de exploração do Porto Organizado de Santana é de delegação, regulada pelo Convênio de Delegação nº 009, de 14 de dezembro de 2002, por meio do qual a União delegou, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, ao Município de Santana, a administração e exploração do Porto de Santana, a qual é exercida por meio da Companhia Docas de Santana (CDSA).

Art. 13. O regime jurídico de exploração do Porto Organizado de Santana está baseado nos seguintes diplomas e atos normativos:

- I - Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre atividades desempenhadas por operadores portuários;
- II - Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias;
- III - Convênio de Delegação nº 009, de 14 de dezembro de 2002, por meio do qual a União delegou, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, ao Município de Santana a administração e exploração do Porto de Santana;
- IV - Portaria MT nº 71, de 15 de março de 2000, que delimita a área do Porto Organizado de Santana;
- V - Lei Municipal nº 732, de 02 de janeiro de 2006, da Prefeitura de Santana, que dispõe sobre a Empresa Pública denominada Companhia Docas de Santana (CDSA) Miguel Pinheiro Borges e revoga a Lei nº 545/2001 (PMS);
- VI - Decreto nº 1.696, de 03 de dezembro de 2007, que aprova o Estatuto Social da Companhia Docas de Santana (CDSA), que disciplina sua personalidade jurídica, sua estrutura administrativa, sua competência jurisdicional no território do Município e seus atos administrativos;
- VII - Normas instituídas neste Regulamento de Exploração.

Seção IV - Do organograma e corpo diretivo

Art. 14. A Companhia Docas de Santana (CDSA) é uma empresa pública de direito privado, vinculada à Prefeitura de Santana, regida pela legislação relativa às Sociedades por Ações e pelo seu Estatuto. O organograma da Companhia Docas de Santana (CDSA) é representado na Figura 3.

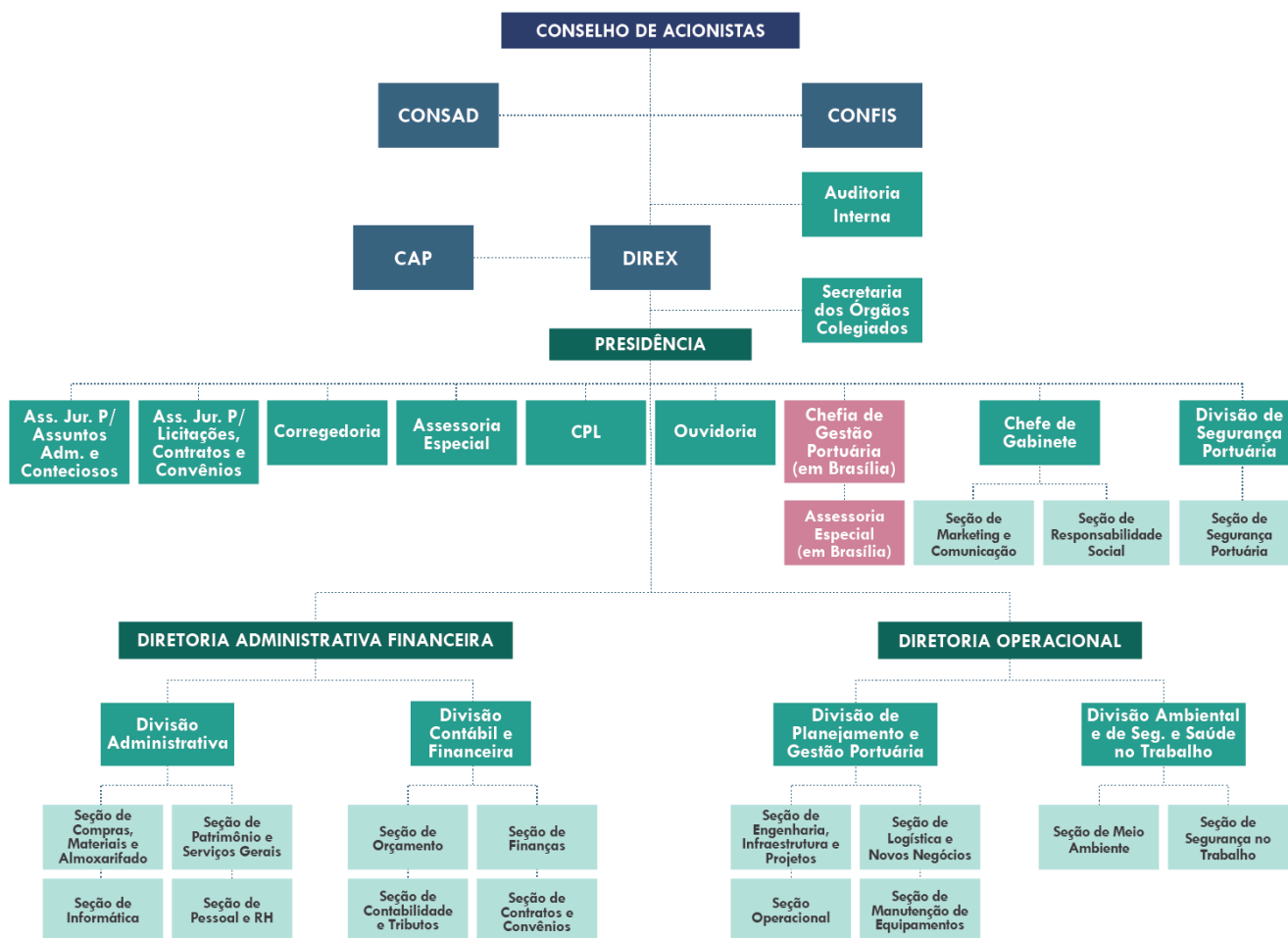


Figura 3 – Organograma da Companhia Docas de Santana
Fonte: Administração do Porto (2015)



Art. 15. O Corpo Diretivo da CDSA é exercido atualmente por:

Eider Pena

Diretor Presidente

E-mail: presidencia@docasdesantana.com.br

Telefone: (96) 3314-1200

Jacirene Barbosa de Araújo

Diretora Administrativo e Financeiro

E-mail: dir.adm@docasdesantana.com.br

Telefone: (96) 3314-1212

Edilson Barros dos Santos

Diretor Operacional

E-mail: operacional@docasdesantana.com.br

Telefone: (96) 3314-1204



CAPÍTULO IV – DEFINIÇÕES

Art. 16. Para efeitos deste Regulamento e nos termos da Lei nº 12.815/13 e do Decreto nº 8.033/13, consideram-se como:

- I - **administração do porto organizado:** a autoridade portuária exercida diretamente pela União, por suas controladas, por delegatários ou pela concessionária do porto organizado;
- 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 - **áreas e instalações portuárias operacionais:** as áreas e instalações localizadas dentro da área do porto organizado destinadas à movimentação e à armazenagem de mercadorias e ao embarque e desembarque de passageiros;
- IV - **áreas e instalações portuárias não operacionais:** as áreas e instalações localizadas dentro da área do porto organizado e não afetas às atividades portuárias, compreendidas como aquelas com comprovada inviabilidade econômica para a operação portuária ou aquelas destinadas, predominantemente, à realização de atividades culturais, sociais, recreativas, comerciais, industriais ou a outras atividades ligadas à exploração do porto;
- V - **armazenagem:** é a fiel guarda e conservação das cargas destinadas ou provenientes de transporte aquaviário e depositadas em locais de armazenamento nas instalações portuárias, compatíveis com a sua natureza e espécie;
- VI - **arrendamento:** cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;
- VII - **arrendatária:** pessoa jurídica que detém a titularidade do contrato de arrendamento;
- VIII - **arribada:** desvio forçado da embarcação, por motivo de força maior, para porto ou local não previsto na rota usual de sua viagem;
- IX - **autorização:** outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão;
- X - **autorização de uso:** delegação, pela administração do porto, de áreas e instalações portuárias não operacionais localizadas dentro da área do porto organizado, para utilização onerosa, a título precário, visando à realização de eventos de curta duração, de natureza recreativa, esportiva, cultural, religiosa ou educacional;
- XI - **baldeação:** a descarga de mercadoria para pátios, armazéns ou veículos, com posterior embarque em outra embarcação ou em outra atracação da mesma embarcação;
- XII - **capacidade técnica:** a aptidão para o desempenho da atividade de operador portuário, comprovada por atestado de desempenho anterior, pela existência de aparelhamento e do pessoal técnico, ambos adequados e disponíveis para a realização das atividades portuárias;
- XIII - **cessão de uso não onerosa:** cessão gratuita de áreas portuárias, localizadas dentro do porto organizado, a entidades da administração pública e de seus órgãos, com vistas ao exercício de suas competências vinculadas às atividades portuárias;
- XIV - **cessão de uso onerosa de área não operacional:** cessão onerosa de áreas portuárias não operacionais localizadas dentro do porto organizado, mediante prévio procedimento licitatório, observado o disposto no respectivo plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- XV - **concessão:** cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;



- XVI - **contrabordo:** operação que consiste em uma embarcação atracar no costado de outra;
- XVII - **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;
- XVIII - **empresa de navegação:** prestador de serviço de transporte cujo objeto social inclui o transporte de mercadorias e/ou de pessoas por via aquaviária;
- XIX - **exploração comercial:** é o emprego e uso de meios inerentes à atividade portuária, visando à maximização das receitas financeiras provenientes dos serviços prestados;
- XX - **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;
- XXI - **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;
- XXII - **livre Prática:** autorização emitida pelo órgão de vigilância sanitária federal competente para que uma embarcação, procedente ou não do exterior, atraque ou inicie as operações de embarque e desembarque de cargas e viajantes, podendo ser a bordo, quando for emitida a bordo, após inspeção sanitária; ou via rádio, quando for emitida a partir da avaliação satisfatória das informações apresentadas na Solicitação de Certificado, sem inspeção sanitária a bordo no momento da sua emissão;
- XXIII - **movimentação de passageiros:** a atividade do operador portuário, orientada pelo comandante do navio ou seu preposto, de coordenação das movimentações de passageiros entre o navio e a estação de passageiros do porto organizado e vice-versa;
- XXIV - **operação em ritmo normal:** é aquela em que ocorre o trabalho simultâneo de dois ou mais porões da embarcação;
- XXV - **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;
- XXVI - **ova/Desova:** ação de colocar ou retirar mercadoria dentro de um contêiner;
- XXVII - **operação portuária:** movimentação e armazenagem de mercadorias e/ou embarque e desembarque de passageiros, destinados ou provenientes de transporte aquaviário;
- XXVIII - **passagem:** acesso em área de uso comum ou já ocupada por terceiros, localizada dentro ou fora da área do porto organizado, pactuado mediante instrumento contratual oneroso junto ao interessado em desenvolver atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;
- XXIX - **perfil de carga:** modalidade de carga a ser movimentada na instalação portuária, classificada em granel sólido, granel líquido e gasoso, carga geral e carga containerizada;
- XXX - **plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ):** instrumento de planejamento da administração do porto que visa ao estabelecimento de estratégias e metas para o desenvolvimento racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto organizado;
- XXXI - **peação:** fixação da carga nos porões ou conveses da embarcação, visando evitar sua avaria pelo balanço das águas do mar;
- XXXII - **porto organizado:** bem público construído e aparelhado para atender às necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem



- de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma autoridade portuária;
- XXXIII - **preço:** valor livremente negociado entre as partes, devido pelos usuários à arrendatária, aos operadores portuários ou aos autorizatários como contrapartida aos serviços prestados;
- XXXIV - **recheço:** ajuntamento e limpeza dos porões, ao final da descarga dos navios de granéis sólidos;
- XXXV - **regularidade fiscal:** o atendimento das exigências do fisco, pela quitação dos tributos federais, estaduais e municipais a que esteja sujeito, bem como das obrigações tributárias acessórias;
- XXXVI - **remoção:** deslocamento de contêiner ou carga geral a bordo, objetivando a reorganização da disposição das cargas em uma embarcação;
- XXXVII - **serviço adequado:** aquele que satisfaz as condições de regularidade, pontualidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas e preços e atende aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço, conforme dispuser a regulamentação da ANTAQ, os contratos de concessão e arrendamento e o contrato de adesão;
- XXXVIII - **tarifa de Serviço:** valores devidos à arrendatária como contrapartida aos serviços prestados e que tenham sido fixados e regulados nos termos do contrato de arrendamento;
- XXXIX - **tarifa portuária:** valores devidos à Administração do Porto Organizado relativos à utilização da infraestrutura portuária ou à contratação de serviços de sua competência na área do Porto Organizado;
- XL - **terminal de Uso Privado:** instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;
- XLI - **tipo de carga:** especificidade do perfil de carga a ser movimentada;
- XLII - **transbordo:** embarque e/ou desembarque de carga com trânsito temporário em determinada instalação portuária;
- XLIII - **trânsito de veículos de carga:** a atividade de trânsito de veículos de carga no sistema viário de uso público, na área do porto organizado, compreendendo:
- a) o deslocamento entre os cais e os recintos de armazenagem nos desembarques de navios e, no sentido contrário, nos embarques;
 - b) o deslocamento entre as portarias do porto e os recintos de armazenagem, na recepção de mercadorias para embarques em navios e, no sentido contrário, na expedição após os desembarques para os respectivos consignatários;
- XLIV - **transporte interno:** a atividade de capatazia no transporte para movimentação ou armazenagem de cargas realizada no interior dos recintos de instalação portuária, alfandegada ou não, localizada na área do porto organizado;
- XLV - **uso temporário:** utilização de áreas e instalações portuárias sob gestão da administração portuária, localizadas dentro da poligonal do porto organizado, pelo interessado na movimentação de mercadorias não consolidadas no porto, ou por detentor de contrato e interessado na prestação de serviços destinados às plataformas *offshore*, mediante o pagamento das tarifas portuárias pertinentes;
- XLVI - **usuários:** importadores, exportadores, consignatários, empresas de navegação e outros demandantes de serviços prestados no porto organizado;



- XLVII - **valor do arrendamento:** valor apurado mensalmente como devido pela arrendatária à administração do porto como contrapartida pela exploração econômica de áreas, pelas instalações e equipamentos arrendados, na forma prevista no respectivo contrato de arrendamento.

Parágrafo único. Ao longo do presente Regulamento são utilizadas as seguintes siglas e termos técnicos:

- I - ANTAQ: Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- II - ANVISA: Agência Nacional de Vigilância Sanitária;
- III - APR: Análise Preliminar de Risco;
- IV - CAP: Conselho de Autoridade Portuária;
- V - CLT: Consolidação das Leis do Trabalho;
- VI - CDSA: Companhia Docas de Santana;
- VII - CPATP: Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário;
- VIII - CESPOTOS: Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis;
- IX - CONAPORTOS: Comissão Nacional das Autoridades nos Portos;
- X - CONPORTOS: Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis;
- XI - CONSAD: Conselho de Administração;
- XII - DTA: Documento de Trânsito Aduaneiro;
- XIII - DUV: Documento Único Virtual;
- XIV - EPI: Equipamento de Proteção Individual;
- XV - GEPOM: Grupo Especial de Polícia Marítima Federal;
- XVI - IBAMA: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis;
- XVII - IMAP: Instituto do Meio Ambiente e de Ordenamento Territorial do Amapá;
- XVIII - IMDG: *International Maritime Dangerous Goods*;
- XIX - ISPS Code: *International Ship and Port Facility Security Code*;
- XX - MAPA: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento;
- XXI - MB: Marinha do Brasil;
- XXII - MTE: Ministério do Trabalho e Emprego;
- XXIII - NAPV: Norma de Controle de Acesso e circulação de Pessoas e Veículos;
- XXIV - NPCP: Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos;
- XXV - NR: Norma Regulamentadora;
- XXVI - OGMO: Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário;
- XXVII - PAM: Plano de Ajuda Mútua;
- XXVIII - PDZ: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento;
- XXIX - PEI: Plano de Emergência Individual;
- XXX - PGRS: Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos;
- XXXI - PPRA: Programa de Prevenção de Riscos Ambientais;
- XXXII - PSP: Porto Sem Papel;
- XXXIII - PSPP: Plano de Segurança Pública Portuária;
- XXXIV - REP: Regulamento de Exploração do Porto;
- XXXV - SEMA: Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amapá;
- XXXVI - SEP/PR: Secretaria de Portos da Presidência da República;
- XXXVII - SIPAT: Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário;
- XXXVIII - Terno: composição de uma equipe de Trabalhadores Portuários Avulsos;
- XXXIX - TPA: Trabalhador Portuário Avulso;



- XL - TUP: Terminal de Uso Privado;
- XLI - US: Unidade de Segurança;
- XLII - VIGIAGRO: Serviço de Vigilância Agropecuária Internacional.



CAPÍTULO V – COMPETÊNCIAS

Art. 17. Para os efeitos deste Regulamento, as autoridades anuentes e os principais intervenientes na atividade portuária do Porto Organizado de Santana são:

- I - Poder Concedente;
- II - Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- III - Administração do Porto de Santana;
- IV - Conselho de Autoridade Portuária;
- V - Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário;
- VI - Autoridade Aduaneira;
- VII - Autoridade Marítima;
- VIII - Polícia Federal;
- IX - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento;
- X - Agência Nacional de Vigilância Sanitária;
- XI - Ministério do Trabalho e Emprego;
- XII - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis;
- XIII - Comissão Nacional das Autoridades nos Portos;
- XIV - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis;
- XV - Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis.

Art. 18. Para os efeitos deste Regulamento e nos termos da Lei nº 12.815/13, da Lei nº 10.233/01, do Decreto nº 8.033/13 e do Decreto nº 7.861/12, as competências dos entes identificados no artigo anterior são as explicitadas a seguir:

- I - **Poder Concedente:** ao poder concedente, exercido por intermédio da Secretaria de Portos da Presidência da República, compete:
 - a) elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;
 - b) definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata a Lei nº 12.815/13, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;
 - c) 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 05 de junho de 2001;
 - d) estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários;
 - e) elaborar o plano geral de outorgas do setor portuário;
 - f) disciplinar conteúdo, forma e periodicidade de atualização dos planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos;
 - g) definir diretrizes para a elaboração dos regulamentos de exploração dos portos;
 - h) aprovar a transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela ANTAQ;
 - i) aprovar a realização de investimentos não previstos nos contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela ANTAQ;
 - j) conduzir e aprovar, sempre que necessários, os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental do objeto da concessão ou do arrendamento;
 - k) aprovar e encaminhar ao Congresso Nacional o relatório de que trata o parágrafo 5º do art. 57 da Lei nº 12.815/13;



II - Agência Nacional de Transportes Aquaviários: à ANTAQ compete:

- a) analisar a transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão ou de arrendamento;
- b) analisar as propostas de realização de investimentos não previstos nos contratos de concessão ou de arrendamento;
- c) arbitrar, na esfera administrativa, os conflitos de interesses e as controvérsias sobre os contratos não solucionados entre a administração do porto e a arrendatária;
- d) arbitrar, em grau de recurso, os conflitos entre agentes que atuem no porto organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas;
- e) apurar, de ofício ou mediante provocação, práticas abusivas ou tratamentos discriminatórios, ressalvadas as competências previstas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011;
- f) elaborar o relatório de que trata o parágrafo 5º do art. 57 da Lei nº 12.815/13, e encaminhá-lo ao poder concedente;
- g) promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias.;
- h) promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;
- i) propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;
- j) elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;
- k) celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;
- l) 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;
- m) promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, a fim de subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;
- n) supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;
- o) estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei nº 12.815/13;
- p) 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 nº 12.815/13;
- q) 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 nº 12.815/13;

- r) autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública;
- s) estabelecer padrões e normas técnicas relativas às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;
- t) fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;
- u) fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei nº 12.815/13;
- v) adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas;
- w) autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997;
- x) celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;
- y) fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária;
- z) observar as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuar sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário;

III - Administração do Porto: à Administração do Porto de Santana, exercida por intermédio da Companhia Docas de Santana, compete:

- a) cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;
- b) assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;
- c) pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;
- d) arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;
- e) fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
- f) fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- g) promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;
- h) 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;



- i) 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;
- j) suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;
- k) reportar infrações e representá-las perante a ANTAQ, visando à instauração de um processo administrativo e da aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;
- l) adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;
- m) prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;
- n) 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;
- o) organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente;
- p) elaborar e submeter à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto;
- q) dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto, sob coordenação da autoridade marítima:
 - 1. estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
 - 2. delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;
 - 3. 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;
 - 4. estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;
 - 5. 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;
- r) dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto, sob coordenação da autoridade aduaneira:
 - 1. delimitar a área de alfandegamento;
 - 2. organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas;

IV - Conselho de Autoridade Portuária: ao CAP do Porto de Santana compete sugerir:

- a) alterações do regulamento de exploração do porto;
- b) alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- c) ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- d) medidas para fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- e) ações com objetivo de desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- f) medidas que visem estimular a competitividade;
- g) outras medidas e ações de interesse do porto;



V - Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário: ao OGMO compete:

- a) aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, com as seguintes penalidades:
 - 1. repreensão verbal ou por escrito;
 - 2. suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias;
 - 3. cancelamento do registro;
- b) promover:
 - 1. 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;
 - 2. o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;
 - 3. a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;
- c) arrecadar e repassar aos beneficiários as contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;
- d) arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;
- e) zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;
- f) submeter à administração do porto as propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto;
- g) organizar e manter cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no parágrafo 1º do art. 40 da Lei nº 12.815/13;
- h) organizar e manter o registro dos trabalhadores portuários avulsos;

VI - Autoridade Aduaneira: compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

- a) cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;
- b) 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;
- c) exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;
- d) arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;
- e) proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;
- f) proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;
- g) autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;
- h) administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a serem exportadas;
- i) assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro;
- j) zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais;



- k) no exercício de suas atribuições, ter 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;
- l) no exercício de suas atribuições, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal;

VII - Autoridade Marítima: a Autoridade Marítima, responsável pela segurança do tráfego, pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto;

VIII - Polícia Federal: compete à Polícia Federal:

- a) prevenir e reprimir os crimes praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações atracadas no porto ou fundeadas nas adjacências ou no mar territorial brasileiro;
- b) prevenir e reprimir os crimes de competência da Polícia Federal praticados na área fluvial incluindo o porto e suas adjacências, abrangendo o tráfico de armas de fogo, de pessoas, de armas químicas, nucleares, biológicas e congêneres, e o terrorismo e outros crimes praticados no âmbito marítimo e fluvial que tenham repercussão interestadual ou internacional e que exijam repressão uniforme;
- c) executar a fiscalização de migração de passageiros e tripulantes, quando da realização da visita oficial a bordo de embarcações de transporte marítimo internacional, sem prejuízo de outras providências de controle interno em relação ao cumprimento do estatuto do estrangeiro (Lei nº 8.815/80), nos navios afretados ou não, que estejam operando em cabotagem, em apoio marítimo ou em apoio portuário, observando-se o recolhimento das taxas devidas;
- d) fiscalizar as embarcações que operam no transporte internacional de cargas e/ou de passageiros, por meio da expedição de passes de entrada e de saída, em cada porto habilitado para o transporte internacional, ressalvando-se as atribuições dos demais órgãos;
- e) manter uma central de comunicações com rádio, telefone, fax e e-mail, operando vinte e quatro (24) horas, para receber denúncias de prática de ilícitos de competência da Polícia Federal;
- f) policiar a área do porto, mediante o patrulhamento sistemático, fluvial e terrestre;
- g) coordenar e buscar a integração dos órgãos que compõem a CESPORTOS (AP), visando a uma ação mais coordenada na prevenção e repressão aos atos ilícitos;

IX - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento: nos termos da Portaria Ministerial nº 576/98 (Regimento Interno das Delegacias Federais de Agricultura), compete aos Fiscais Federais Agropecuários do Ministério da Agricultura, localizados nos Postos de Vigilância Agropecuária, de acordo com a competência profissional:

- a) fiscalizar o cumprimento das exigências estabelecidas para o trânsito internacional de animais, vegetais, bem como seus produtos e derivados; de material para multiplicação animal e vegetal, agrotóxicos, bebidas, forragens, material de acondicionamento nos portos, aeroportos e postos de fronteira internacionais, transportados como bagagem, encomenda ou carga;



X - Agência Nacional de Vigilância Sanitária: de acordo com a Portaria nº 593, de 25 de agosto de 2000, compete à ANVISA:

- a) orientar e controlar as atividades sanitárias que visem evitar a introdução e expansão de doenças transmissíveis e seus vetores, através de portos, aeroportos, fronteiras e seus respectivos terminais de passageiros e cargas, entrepostos, estações aduaneiras, meios e vias de transporte aéreos, marítimos, fluviais, lacustres e terrestres do país, em consonância com os órgãos de saúde dos níveis estadual e municipal, bem como com outros órgãos federais atuantes na área;
- b) orientar, controlar e emitir parecer referente à vigilância sanitária de estrangeiros que pretendam ingressar e se fixar no País, de acordo com a legislação específica;
- c) acompanhar indicadores da situação sanitária nacional e internacional, incluindo o desenvolvimento de epidemias, especialmente de síndromes de notificação internacional e de doenças de notificação no território nacional, promovendo as medidas de vigilância sanitária que visem impedir a sua disseminação no País, através de meios e vias de transporte aéreos, marítimos, fluviais, lacustres e terrestres;
- d) propor as medidas e formalidades sanitárias relativas ao tráfego, no território nacional, de veículos terrestres, marítimos, fluviais e aéreos, bem como os que se referem a passageiros, tripulação e carga;
- e) estabelecer a qualificação sanitária para designação de portos, aeroportos e postos de fronteira, estações de passageiros e pontos de apoio rododotoferrviário para os fins previstos nas legislações nacional e internacional;
- f) orientar e controlar a vacinação e emissão de Certificado Internacional de Vacinação Antiamarílica nas áreas de portos, aeroportos e fronteiras;
- g) estabelecer, propor e coordenar a execução das medidas e formalidades relativas à fiscalização de cargas importadas e exportadas, sujeitas ao regime de vigilância sanitária, em conjunto com as demais unidades e gerências envolvidas, inclusive autorizar a importação e exportação de produtos sujeitos ao regime de vigilância sanitária;
- h) cooperar com outros órgãos do Ministério da Saúde, serviços sanitários estaduais ou locais nas medidas de vigilância epidemiológica que visem evitar a propagação de doenças transmissíveis;
- i) propor e orientar as atividades de vigilância epidemiológica e controle de vetores nas áreas de portos, aeroportos e fronteiras;
- j) propor medidas e formalidades sanitárias relativas à inspeção e fiscalização da prestação de serviços e produção de bens de interesse da saúde pública nas áreas de portos, aeroportos, estações de fronteiras, entrepostos e estações aduaneiras;
- k) promover e implantar fluxo de informações e sugestões entre as coordenações de portos, aeroportos e fronteiras dos estados e seus usuários;

XI - Ministério do Trabalho e Emprego: Compete ao MTE, por meio da Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário:

- a) elaborar diretrizes para uniformização dos procedimentos de inspeção do trabalho portuário e aquaviário;
- b) supervisionar as atividades das Coordenações Regionais;
- c) analisar e consolidar os relatórios elaborados pelas Coordenações Regionais, referentes às atividades das fiscalizações locais do trabalho portuário e



- aquaviário, e elaborar relatório circunstanciado para o Secretário de Inspeção do Trabalho trimestralmente;
- d) propor intercâmbio com outros órgãos do Poder Público e ações articuladas com outras instituições em nível nacional;
 - e) colaborar na coordenação e organização de operações especiais de fiscalização autorizadas pela SIT;
 - f) assessorar a SIT na elaboração de informações sobre o trabalho portuário e aquaviário;
 - g) compete às coordenações regionais da Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário:
 - 1. assessorar as chefias locais de fiscalização e de segurança e saúde no trabalho, a partir das diretrizes e orientações emanadas da SIT;
 - 2. executar a fiscalização do cumprimento das normas e condições gerais de proteção e segurança no trabalho portuário e aquaviário nos portos organizados, nas instalações portuárias privativas localizadas dentro ou fora da área do porto organizado, nas áreas retroportuárias, nas embarcações de passageiros, mercantes e de pesca, nas plataformas marítimas e quaisquer locais onde se desenvolvam operações de mergulho;
 - 3. inspecionar as empresas de navegação e de pesca, os operadores portuários, as empresas e os serviços de atividades portuárias e subaquáticas, estaleiros e atividades conexas do porto, em seus estabelecimentos ou em escritórios de despachantes, para a verificação da legislação trabalhista;
 - 4. executar ações articuladas com outros órgãos e instituições, conforme planejamento anual;
 - 5. orientar trabalhadores, sindicatos e empresas sobre a legislação portuária e aquaviária, em harmonia com as diretrizes da inspeção do trabalho portuário e aquaviário;
 - 6. elaborar relatório mensal de atividades e encaminhá-lo à Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, conforme modelo aprovado pela SIT, e à Chefia da Fiscalização competente, até o quinto dia útil do mês subsequente;
 - 7. promover a verificação da regularidade do exercício profissional das diversas atividades dos trabalhadores portuários avulsos, adotando as medidas cabíveis em caso de infringência às normas legais;
- XII - **Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis:** compete ao IBAMA fiscalizar e controlar entre outros, a exportação dos produtos e subprodutos da flora e fauna brasileiras;
- XIII - **Comissão Nacional das Autoridades nos Portos:** compete à CONAPORTOS:
- a) promover a integração das atividades dos órgãos e das entidades públicas nos portos organizados e nas instalações portuárias;
 - b) promover, em conjunto com seus membros e respeitadas as competências de cada um deles, alterações, aperfeiçoamentos ou revisões de atos normativos, procedimentos e rotinas de trabalho que otimizem o fluxo de embarcações, bens, produtos e pessoas, e a ocupação dos espaços físicos nos portos organizados, a fim de aumentar a qualidade, a segurança e a celeridade dos processos operacionais;



- c) estabelecer e monitorar parâmetros de desempenho para os órgãos e as entidades públicas nos portos organizados e instalações portuárias, propondo sua revisão quando necessário;
- d) estabelecer mecanismos que assegurem a eficiência na liberação de bens e produtos para operadores que atendam aos requisitos estabelecidos pelos órgãos e entidades públicas nos portos organizados e nas instalações portuárias;
- e) propor medidas adequadas para implementar os padrões e as práticas internacionais relativas à operação portuária e ao transporte marítimo, observados os acordos, os tratados e as convenções internacionais de que o País seja signatário;
- f) propor e promover, no âmbito dos portos organizados e instalações portuárias, medidas com o objetivo de:
 - 1. aperfeiçoar o fluxo de informações e os processos operacionais;
 - 2. possibilitar o compartilhamento dos bancos de dados e a integração dos sistemas informatizados dos órgãos e entidades públicas;
 - 3. capacitar os agentes dos órgãos e as entidades públicas para a melhoria da eficiência de suas atividades;
 - 4. padronizar as ações dos órgãos e das entidades públicas;
 - 5. viabilizar os recursos materiais e financeiros para a atuação eficiente dos órgãos e das entidades públicas;
 - 6. aperfeiçoar os critérios para as atividades de fiscalização, com base em análise de risco;
 - 7. normatizar os procedimentos para atender aos requisitos de segurança, qualidade e celeridade;
- g) expedir normas sobre instituição, estrutura e funcionamento das comissões locais das autoridades nos portos e acompanhar, monitorar e orientar suas atividades;
- h) avaliar e deliberar sobre as propostas encaminhadas pelas comissões locais;

XIV - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis: de acordo com o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária, de dezembro de 2002, compete à CONPORTOS:

- a) baixar norma, em nível nacional, sobre segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- b) elaborar projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e, por via diplomática, buscar junto à Organização Marítima Internacional (IMO) assistência técnica e financeira de países doadores e instituições financeiras internacionais;
- c) apresentar sugestões às autoridades competentes para o aperfeiçoamento da legislação pertinente, inclusive para a consolidação de leis e regulamentos;
- d) analisar programas de aperfeiçoamento das atividades de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- e) manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais ocorridos nos portos, nos terminais e nas vias navegáveis e dos resultados das investigações e das punições aplicadas;
- f) encaminhar aos órgãos competentes avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- g) criar e instalar Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, fixando-lhes as atribuições;



- h) analisar e aprovar planos de segurança elaborados pelas CESPORTOS;
- i) orientar as Comissões Estaduais no que for cabível;
- j) gerenciar crises, relativas à segurança pública, quando necessário, em apoio à CESPORTOS;

XV - Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis: de acordo com o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária, de dezembro de 2002, compete à CESPORTOS:

- a) de acordo com a CONPORTOS, baixar normas, em nível estadual, sobre segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- b) elaborar estatísticas dos ilícitos penais ocorridos nos portos, terminais e vias navegáveis e dos resultados das investigações e das punições aplicadas;
- c) elaborar seu regimento interno e plano de segurança portuária a ser submetido à CONPORTOS;
- d) controlar os pontos sensíveis de valor estratégico, nas áreas portuárias;
- e) constituir, de acordo com a necessidade, subcomissões em cada instalação portuária do Estado;
- f) realizar anualmente, até 30 de setembro, planejamento das atividades da Comissão, para o ano seguinte, articulando com os órgãos representados a inclusão dos respectivos recursos orçamentários necessários, observada a programação específica de cada organização e encaminhar o referido planejamento à CONPORTOS;
- g) encaminhar, aos órgãos competentes, as avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- h) manter estreito relacionamento com os representantes do Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridades nos Portos – PROHAGE;
- i) propor alteração na legislação, justificando as propostas;
- j) solicitar o apoio da CONPORTOS no gerenciamento de crises, relativas à segurança pública, quando julgar-se insuficiente para tal.



CAPÍTULO VI – CÓDIGO DE CONDUTA (CÓDIGO DE ÉTICA)

Art. 19. São objetivos do Código de Conduta do Porto de Santana:

- I - definir e consolidar os princípios, os valores e as formas de agir que devem ser adotados pelos administradores e empregados da CDSA nas diversas situações a que estão expostos, afastando condutas adotadas com base em interpretações individuais;
- II - esclarecer que o exercício profissional na CDSA pressupõe o cumprimento às normas de conduta previstas neste Código;
- III - disciplinar os relacionamentos internos e externos com os diversos públicos envolvidos, evitando conflitos de interesse entre anseios individuais, os objetivos empresariais da CDSA e os princípios que norteiam a exploração comercial do porto;
- IV - fortalecer e valorizar a imagem da CDSA, de seus empregados e do Porto de Santana junto à sociedade;
- V - preservar a imagem e a reputação do empregado cuja conduta esteja de acordo com as normas estabelecidas neste Código;
- VI - propiciar um melhor relacionamento com a coletividade e o respeito ao patrimônio público;
- VII - difundir os princípios éticos fixados em Lei, Decreto, neste Código e nos demais atos normativos, a fim de conscientizar a necessidade de manutenção de um elevado padrão ético no cumprimento da função pública, prevenindo o cometimento de transgressões;
- VIII - criar mecanismos de consulta destinados a possibilitar o prévio e imediato esclarecimento de dúvidas quanto à correção ética de condutas específicas.

Art. 20. Constituem-se princípios éticos do Porto de Santana:

- I - as relações da CDSA com seus empregados, usuários, parceiros, concorrentes, Administrações Públicas Federal, Estadual e Municipal, sociedade e meio ambiente serão pautadas pela honestidade, dignidade, respeito, lealdade, decoro, zelo, legalidade, transparência, impessoalidade, eficácia e consciência dos princípios morais e éticos;
- II - as informações veiculadas e prestadas interna e externamente pela CDSA devem ser verdadeiras, visando a uma relação de respeito e transparência com seus empregados e com a sociedade;
- III - a vida particular dos empregados é considerada pela CDSA um assunto pessoal, desde que as atividades deles não prejudiquem a imagem ou os interesses da Companhia;
- IV - a CDSA atuará sempre na defesa do bem comum, de modo que o interesse público prevaleça sobre os interesses particulares;
- V - as relações da CDSA devem ser pautadas pelo respeito ao ser humano, às diferenças individuais e à liberdade de expressão;
- VI - a CDSA atuará buscando a otimização do uso dos recursos públicos, combatendo toda a forma de desperdício;
- VII - a CDSA atuará buscando atingir níveis crescentes de competitividade, sem descuidar da busca do bem comum, traduzido pela valorização de seus empregados enquanto seres humanos, pelo respeito ao meio ambiente, pela observância às normas de segurança e por sua contribuição e apoio logístico ao comércio marítimo e desenvolvimento sustentável da região.



CAPÍTULO VII – EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO PORTO DE SANTANA

Seção I - Introdução

Art. 21. Constituem-se princípios da exploração comercial do Porto de Santana pela CDSA:

- I - respeito às normas aqui estabelecidas e à legislação portuária em vigor;
- II - atendimento às políticas e diretrizes nacionais para o setor portuário, em consonância com as demais políticas e diretrizes nacionais de desenvolvimento social, econômico e ambiental;
- III - compatibilização com as políticas de ocupação territorial, uso do solo e desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região;
- IV - adequação às necessidades de movimentação e armazenagem de mercadorias e de movimentação de passageiros, à luz das potencialidades regionais;
- V - estímulo ao desenvolvimento econômico e social da região e do Estado do Amapá;
- VI - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integra o porto organizado;
- VII - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e dos preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;
- VIII - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações do porto;
- IX - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão da Administração do Porto, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;
- X - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso ao porto organizado, às instalações e atividades portuárias;
- XI - adoção de procedimentos que evitem atrasos operacionais ou perda, dano e extravio das mercadorias;
- XII - prestação de serviços ou disponibilização de bens de forma ética, isonômica e não discriminatória, de acordo com as disposições legais, regulamentares e contratuais pertinentes;
- XIII - utilização de pessoal capacitado para atendimento às demandas dos usuários e ao tratamento adequado das reclamações apresentadas, adotando procedimentos que estreitem o relacionamento com esses usuários;
- XIV - previsão de planejamento para horizontes de médio e de longo prazo.

Seção II - Dos mecanismos de proteção ao usuário

Art. 22. A Companhia Docas de Santana (CDSA) possui a corregedoria, a ouvidoria e o fale conosco como ferramentas de proteção ao alcance do usuário.

§ 1º Por meio da Corregedoria, da Ouvidoria e do Fale Conosco, o usuário tem a oportunidade de expressar opiniões, fazer reclamações, denúncias e sugerir melhorias relacionadas a todas as atividades da CDSA.

§ 2º Cabe à Corregedoria e à Ouvidoria receber as requisições formuladas por membros da comunidade, mesmo aquelas sem identificação, encaminhando-as a quem de



direito; e atender, dentro das suas atribuições, todas as sugestões, críticas, denúncias e reclamações de mau atendimento no tocante a decisões, omissões, atos e recomendações por parte dos colaboradores da CDSA ou por pessoas físicas ou jurídicas que exerçam atividades dentro do Porto Organizado de Santana.

§ 3º Cabe à Corregedoria realizar sindicâncias, inspeções e correções quando houver fatos graves ou relevantes que as justifiquem.

§ 4º As demais atribuições da Corregedoria e da Ouvidoria estão descritas no Regimento Interno da CDSA.

§ 5º Adicionalmente, a CDSA, por meio de seu sítio eletrônico, disponibiliza aos seus usuários o serviço de Fale Conosco, destinado a receber quaisquer reclamações ou dúvidas de pessoas físicas ou jurídicas que exerçam atividades no porto, e que serão prontamente encaminhadas à análise dos setores responsáveis.

Art. 23. O usuário deverá formalizar seu pedido por meio seguintes contatos:

I - Corregedoria:

- a) telefone: (96) 3314-1207;
- b) e-mail: juridico@docasdesantana.com.br;
- c) endereço: Rua Cláudio Lucio Monteiro, 1380, Bairro Novo Horizonte, Santana (AP), CEP 68925-000;

II - Ouvidoria:

- a) telefone: (96) 3314-1205;
- b) e-mail: ouvidoria@docasdesantana.com.br;
- c) endereço: Rua Cláudio Lucio Monteiro, 1380, Bairro Novo Horizonte, Santana (AP), CEP 68925-000;

III - Fale Conosco:

- a) link: <http://www.docasdesantana.com.br/index.php/fale-conosco>.

Seção III - Dos mecanismos de fomento e de incentivos a investimentos

Art. 24. É facultado à Administração do Porto de Santana estabelecer políticas de fomento e incentivo para atrair investimentos de interesse do porto.

Art. 25. As políticas de fomento e incentivo a investimentos do Porto de Santana terão por objetivo:

- I - atrair cargas não consolidadas para o porto, entendidas estas como aquelas sem qualquer movimentação nos últimos cinco anos; ou
- II - aumentar significativamente o volume das cargas atualmente movimentadas no porto.

Art. 26. A Administração do Porto poderá praticar tarifas portuárias distintas das vigentes como instrumento de exploração e fomento da atividade portuária, mediante prévia aprovação da ANTAQ, em consonância com o art. 27, VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001.

Art. 27. A aplicação de tarifas portuárias distintas das vigentes será sempre por prazo determinado, sendo que o período incentivado será definido com base na relevância da movimentação pretendida em projeto, a qual será fundamentada em análise de mercado.



Art. 28. A aplicação de tarifas portuárias distintas recairá unicamente sobre as tarifas de armazenagem (Tabela IV).

Parágrafo único. Não será permitida a concessão de novo incentivo para cargas já consolidadas em decorrência de política de incentivo.

Art. 29. O interessado na aplicação de políticas de incentivo deverá encaminhar pedido fundamentado à Administração do Porto, acompanhado dos seguintes documentos:

- I - estudo de mercado definindo, dentre outros, o período a ser incentivado;
- II - projeto contendo argumentos que fundamentem a relevância da movimentação pretendida, bem como os compromissos que serão assumidos pelo beneficiário, comprovando que a redução tarifária será compensada pela elevação de movimentação até o final do período incentivado;
- III - outros documentos que o interessado julgar pertinentes.

Art. 30. O pedido de incentivo será submetido à deliberação da Diretoria Executiva da CDSA e, uma vez aprovado, ao Conselho de Administração, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias.

Art. 31. Das decisões de que trata o Art. 30 caberá solicitação de reconsideração, no prazo de cinco dias, contados do recebimento da comunicação de indeferimento.

Art. 32. Deferido preliminarmente o pedido de incentivo, a Administração do Porto encaminhará o processo para aprovação da ANTAQ.

Art. 33. O deferimento do pedido de incentivo deverá ser publicado no Diário Oficial do Estado do Amapá e no Diário Oficial da União.

Seção IV - Do horário de funcionamento

Artigo 34. Os serviços de movimentação de cargas e passageiros no Porto Organizado de Santana funcionarão 24 horas por dia, todos os dias do ano, inclusive aos domingos e feriados.

Parágrafo único. Por questões técnicas e de segurança da navegação, as atracções e desatracções das embarcações no Porto de Santana somente serão permitidas durante o dia.

Art. 35. A Administração do Porto, os operadores portuários, os trabalhadores portuários avulsos, os órgãos públicos federais necessários à importação e exportação e os demais atores envolvidos na atividade portuária deverão estar disponíveis 24 (vinte e quatro) horas por dia, 365 dias ao ano, inclusive aos domingos e feriados.

Parágrafo único. O horário dos serviços públicos necessários à importação e exportação poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária, nos termos do artigo. 70 da Lei nº 12.815/2013.



Art. 36. O horário de funcionamento administrativo da Administração do Porto, inclusive de atendimento ao público, é das 8h às 14h, de segunda a sexta-feira, exceto em caso de feriados legais previstos.

Seção V - Das jornadas de trabalho

Art. 37. Para os empregados da CDSA, em conformidade com o Acordo Coletivo de Trabalho, a jornada normal de trabalho terá a duração mínima de 20h semanais e máxima de 40h semanais, para todos os empregados, ficando as referidas jornadas condicionadas à necessidade dos serviços e a critério da administração da CDSA.

§ 1º Fica acordado que a jornada de trabalho nos setores administrativos e operacionais será de 8h diárias, divididas em 02 turnos de 04h, de segunda a sexta-feira, a critério da administração da CDSA.

§ 2º Os guardas portuários e inspetores portuários cumprirão jornadas de 12h x 24h e 12h x 48h de repouso.

§ 3º O horário de trabalho poderá ser prorrogado independentemente de qualquer acordo, sempre que houver imperiosa necessidade de serviço ou motivo de força maior, ficando o empregado obrigado à prestação de serviços pelo excesso de tempo necessário, obedecidas as disposições legais vigentes.

Art. 38. Para os operadores portuários, em conformidade com o Art. 35 do presente REP, os operadores portuários deverão estar disponíveis 24 horas por dia ou sempre que houver necessidade para realização das operações portuárias com regularidade e eficiência, de forma a não causar prejuízo aos clientes e usuários do porto.

Art. 39. Para os Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA) a jornada de trabalho é definida em Acordo Coletivo de Trabalho ou Convenção Coletiva de Trabalho, em estrita observância ao turno de 06 (seis) horas ou 08 (oito) horas, devidamente definidos a seguir:

- I - período diurno:
 - a) 06 horas (das 7h às 13h / das 13h às 19h);
 - b) 08 horas (das 7h às 11h / das 13h às 17h);
- II - período noturno:
 - a) 06 horas (das 19h às 1h / das 1h às 7h);
 - b) 08 horas (das 19h às 23h / das 1h às 5h).

§ 1º Conforme disposto no art. 8º da Lei nº 9.719/98, na escalação diária do TPA deverá sempre ser observado um intervalo mínimo de onze horas consecutivas entre duas jornadas, salvo em situações excepcionais, constantes de acordo ou convenção coletiva de trabalho.

§ 2º A alteração da jornada de trabalho dos TPAs fica condicionada ao acordo firmado entre o operador portuário e os sindicatos, devidamente homologado pelo MTE.

Seção VI - Dos feriados legais

Art. 40. No Porto Organizado de Santana, serão observados os seguintes feriados legais:



I - Feriados nacionais:

- a) Lei nº 10.607, de 19 de dezembro de 2002:
 - 1. 1º de janeiro: Confraternização Universal;
 - 2. 21 de abril: Tiradentes;
 - 3. 1º de maio: Dia do Trabalhador;
 - 4. 07 de setembro: Independência do Brasil;
 - 5. 02 de novembro: Finados;
 - 6. 15 de novembro: Proclamação da República;
 - 7. 25 de dezembro: Natal;
- b) Lei nº 6.802, de 30 de junho de 1980:
 - 1. 12 de outubro: Nossa Senhora Aparecida, padroeira do Brasil;
- c) Código Eleitoral Brasileiro:
 - 1. de acordo com o artigo 380 do Código Eleitoral, será feriado nacional o dia em que se realizarem eleições de data fixada pela Constituição Federal; nos demais casos, as eleições serão marcadas para um domingo ou dia já considerado feriado por lei anterior;

II - Feriados estaduais:

- a) Constituição do Estado do Amapá:
 - 1. 13 de setembro: criação do Território Federal (Data Magna do estado);
- b) Lei Estadual nº 1.169, de 27 de dezembro de 2007:
 - 1. 20 de novembro: Dia Estadual da Consciência Negra;
- c) Lei Estadual nº 1.696, de 09 de julho de 2012:
 - 1. 25 de julho: Dia de São Tiago;
- d) Lei Estadual nº 667, de 16 de abril de 2002:
 - 1. 05 de outubro: Dia de São José;
- e) Lei Estadual nº 827, de 19 de maio de 2004:
 - 1. 30 de novembro: Dia do Evangélico;

III - Feriados Municipais:

- a) Lei Federal nº 7.639, de 17 de dezembro de 1987:
 - 1. 17 de dezembro: Aniversário do Município de Santana;
- b) Lei Municipal nº 029/90-PMS, de 23 de abril de 1990:
 - 1. 26 de julho: Dia de Santa Ana, padroeira da cidade de Santana.

Art. 41. Além dos feriados previstos em Lei ou ato do Poder Executivo, serão considerados como feriado pela CDSA:

- I - sexta-feira Santa ou Paixão de Cristo: data móvel;
- II - terça-feira de Carnaval: data móvel;
- III - *Corpus Christi*: data móvel;
- IV - Dia do Portuário: 28 de janeiro, conforme previsto no Acordo Coletivo de Trabalho.

Seção VII - Dos prestadores de serviços

Art. 42. Os principais prestadores de serviços e fornecedores atuantes no Porto de Santana constam no site da CDSA, no seguinte link:
<<http://www.docasdesantana.com.br/index.php/operacional/informacoes>>

Seção VIII - Complemento

Art. 43. A área de influência comercial do Porto Organizado de Santana inclui o Estado do Amapá e os municípios paraenses de Afuá e Chaves, situados na foz do Rio Amazonas, a noroeste da Ilha de Marajó, e está representada na Figura 4.



Figura 4 – Área de influência comercial do Porto de Santana
Fonte: Administração do Porto (2014)



CAPÍTULO VIII – UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS OPERACIONAIS DE USO PÚBLICO

Seção I - Das condições gerais de utilização

Art. 44. Todos os usuários das instalações portuárias receberão da Administração do Porto tratamento isonômico, orientado no sentido da racionalização e da otimização do seu uso.

Art. 45. 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 ou mediante outras formas de remuneração devidamente contratadas ou convencionadas pela administração do porto.

Art. 46. Em situações específicas de congestionamento, poderão ser adotados pela Administração do Porto critérios de prioridade de utilização das instalações portuárias, nos termos de normas regulamentares próprias, ressalvada a intervenção da Autoridade Marítima, em situações de assistência e salvamento de embarcações.

Art. 47. Para o atendimento das requisições a Administração do Porto poderá exigir pagamento antecipado (caução) em moeda corrente, fiança bancária ou seguro-garantia contratados em instituição financeira.

Art. 48. O usuário inadimplente ficará privado de utilizar os serviços do porto, diretamente ou por intermédio de terceiros.

Art. 49. 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. 50. Em caso de “situação de arribada”, dispensa-se a prévia requisição de serviço e o pagamento antecipado ou caução.

Art. 51. 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 05 (cinco) dias, em qualquer das hipóteses.

Art. 52. 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. 53. Para recebimento ou entrega de mercadoria de natureza especial, sobretudo quando se tratar de mercadoria perigosa, o interessado deverá consultar por escrito a Administração do Porto sobre a disponibilidade de instalações e equipamentos compatíveis com a movimentação e armazenamento da referida mercadoria.

Parágrafo único. 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. 54. Para os efeitos deste regulamento, serão consideradas mercadorias perigosas as que constam no *International Maritime Dangerous Goods (IMDG)*, editado pela *Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*, a citar:

- 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.

Seção II - Da utilização das instalações de acostagem

Descrição das instalações de acostagem

Art. 55. O porto dispõe de dois berços para atracação de navios, conforme ilustrado na Figura 5, cujas características encontram-se descritas na Tabela 4.



Figura 5 – Identificação dos berços de atracação
Fonte: Administração do Porto (2014)



Tabela 4 – Características das instalações de acostagem

Características	Berço 1	Berço 2
Ano de construção	1981	1998
Tipo de estrutura	Cais dinamarquês	Pier sobre estacas
Profundidade	11,50 a 20,00 m	11,50 a 20,00 m
Comprimento	200 m	150 m
Largura	21,60 m	21,60 m
Sobrecarga admissível	50 kN/m ²	50 kN/m ²
Pavimentação	Concreto armado	Concreto armado
Número de cabeços de amarração	08 cabeços	07 cabeços
Capacidade de carga dos cabeços de amarração	100 tf	100 tf
Amarração mínima obrigatória dos cabeços de amarração	3;2;2	3;2;2
Sistema de defensas	Defensas do tipo elástica	Defensas do tipo elástica
Fornecimento de água potável aos navios	Sim	Sim
Uso de propulsores laterais	Permitido	Permitido
Destinação	Todos os tipos de cargas	Todos os tipos de carga

Condições específicas de utilização

Art. 56. As tarifas referentes à remuneração pelo uso das instalações de acostagem do Porto de Santana estão publicadas no *site* da CDSA (<www.docasdesantana.com.br/index.php/operacional/tarifa-portuaria>), bem como no *site* da ANTAQ (<www.antaq.gov.br/portal/tarifas/Documentacao/Pdf/TarifasPortuariasMacapa.pdf>), especificamente na Tabela II “Utilização das Instalações de Acostagem”, onde se encontram discriminadas as taxas devidas pelo armador ou requisitante.

Art. 57. As normas do presente regulamento aplicam-se tanto às embarcações como aos seus tripulantes, enquanto estas permanecerem na área de fundeio ou atracadas ao cais do porto.

Art. 58. 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. 59. As fainas de atracação e desatracação deverão ser executadas com o necessário cuidado, de maneira a não produzir avarias nas instalações e equipamentos portuários, ficando o comandante, ou seu representante legal, responsável por qualquer dano, uma vez que as manobras serão executadas sob sua inteira responsabilidade.

Art. 60. No caso de avaria na infraestrutura do porto, o responsável pelo dano deverá:

- I - assinar a Carta Protesto elaborada pela Administração do Porto, com a descrição do fato ocorrido;



- II - efetuar caução no valor definido pela Administração do Porto;
- III - apresentar cronograma de execução do reparo no prazo máximo de 48h, sob pena de suspensão de acesso às instalações do Porto até o devido reparo da avaria, salvo justificativa apresentada formalmente pelo responsável e devidamente autorizada pela Administração do Porto;
- IV - apresentar proposta de solução a ser analisada e aprovada pela Administração do Porto.

Parágrafo único. Caso a avaria seja ocasionada pela embarcação, o Comandante e o armador, ou seus prepostos, deverão assinar a Carta Protesto elaborada pela Administração do Porto, cuja cópia será encaminhada à Capitania dos Portos para instauração de inquérito para apurar as causas do acidente.

Art. 61. No caso de incêndio a bordo, as embarcações deverão desatracar imediatamente do cais.

Art. 62. A Administração do Porto não se obriga a conceder atracação às embarcações que entrarem no porto quando a atracação não puder ocorrer:

- I - por falta de profundidade compatível com o calado da embarcação, seja no canal de acesso, bacia de evolução ou 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 - por ausência da requisição de atracação, com a devida antecedência no sistema concentrador de dados (PSP), bem como com pagamento de caução.

Art. 63. 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. 64. 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. 65. Toda embarcação atracada deverá permanecer guarnecida por uma tripulação mínima, habilitada a tomar providências emergenciais para desatracação e condução da embarcação para local designado pela Administração do Porto.

Art. 66. É proibida a atracação de navio a boreste, exceto com autorização da Capitania dos Portos, devendo ser a Administração do Porto comunicada por escrito e com antecedência sobre a referida autorização.

Art. 67. Os procedimentos de atracação, operação e desatracação deverão ser requisitados com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas pelo operador portuário, pelo armador ou por seu preposto, por meio do módulo Concentrador de Dados Portuários do



sistema Porto Sem Papel (PSP), disponível no seguinte *link*:
<<https://concentrador.portosempapel.gov.br>>.

Parágrafo único. A autorização será informada pela Administração do Porto via sistema Concentrador de Dados Portuários (PSP).

Art. 68. A atracação será autorizada pela Administração do Porto levando em consideração:

- I - a anuência, por parte dos demais órgãos anuentes, verificada no sinaleiro do sistema PSP;
- II - a data e o horário de registro de inclusão do agendamento no sistema PSP;
- III - a data e o horário de chegada da embarcação na área de fundeio do porto organizado, devidamente informados pelo armador ou por seu preposto;
- IV - se a extensão da vaga disponível e/ou a profundidade do berço são compatíveis com o comprimento e/ou o calado da embarcação informada;
- V - constatação de pagamento de caução.

Parágrafo único. De acordo com o Plano de Contingência do Programa Porto Sem Papel, na impossibilidade de registro de anuências no Sistema Concentrador de Dados Portuários (PSP), as autoridades portuária, aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima ficam condicionadas a fornecer autorização formal para os procedimentos de atracação, operação e desatracação.

Art. 69. O operador portuário designado pelo armador ou seu preposto no sistema Concentrador de Dados Portuários (PSP) deverá apresentar à Administração do Porto, antes da operação da embarcação:

- I - o plano de ação da operação portuária, demonstrando nome da embarcação, tipo de operação, equipamentos e inspeções dos equipamentos, procedimentos operacionais, escalação da mão de obra avulsa e/ou direta, cuidados especiais durante a operação e procedimentos de limpeza.

Art. 70. Confirmada a atracação pela Administração do Porto, seu cancelamento será permitido somente caso haja antecedência mínima de 24 horas em relação ao horário agendado para atracação.

Art. 71. Confirmada a atracação pela Administração do Porto, sua alteração será permitida somente caso haja antecedência mínima de 12 horas em relação ao horário previamente agendado.

Art. 72. O descumprimento do Art. 70 ou do Art. 71 será reportado à ANTAQ visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas na Resolução ANTAQ nº 3.274/2014, passando a embarcação a ocupar o último lugar da fila de atracação ao porto.

Art. 73. A desatracação da embarcação deverá ocorrer logo após o término da operação portuária, assim que as condições de maré permitirem.



Art. 74. A atracação de barcas a contrabordo de navio atracado no berço será autorizada pela Administração do Porto para movimentação de grãos líquidos ou sólidos ou carga geral, do cais ou para o cais, ou de uma para outra embarcação, para posterior desembarque no cais ou em outra embarcação.

Art. 75. O tempo de ocupação de berço pela embarcação será estabelecido de comum acordo entre o armador ou seu preposto e a Administração do Porto, via sistema PSP.

Art. 76. A 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 de outra embarcação designada para o referido berço, devendo esta encontrar o berço livre e desimpedido.

Art. 77. Caso a embarcação permanecer no berço realizando operação portuária além do prazo fixado, seja por desempenho insuficiente ou por culpa ou conveniência do armador ou requisitante, e havendo outra embarcação designada para o referido berço, a atracação 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. 78. A atracação e a desatracação das embarcações serão realizadas sob a responsabilidade do comandante da embarcação, sendo este auxiliado por pessoal em terra e em água (lanchas), tanto da Administração do Porto quanto de terceiros.

§ 1º Compete ao agente da embarcação requisitar pessoal treinado para auxiliar na amarração ou na soltura dos cabos dos cabeços, fazendo o pedido diretamente a uma das empresas cadastradas junto à Administração do Porto para realização de tais serviços, devendo comunicá-la com pelo menos 24 horas de antecedência à manobra.

§ 2º Compete à Administração do Porto disponibilizar supervisores de segurança portuária em terra e munidos de rádio UHF, a fim de auxiliar o prático nas manobras, ficando um supervisor na popa e outro na proa do navio, com objetivo de repassar aos amarradores as orientações pertinentes à operação, proibir a movimentação de pessoas não habilitadas no local da operação e orientar o prático quanto à posição correta do navio, além de informar sobre as regras do porto relativas à amarração mínima e à segurança da faina no píer.

§ 3º Conforme disposto na NCPC/2006, é obrigatório o uso de duas lanchas de apoio dotadas de rádio VHF, com o objetivo de alar as espas, sendo necessário uma na popa e outra na proa.

Art. 79. 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.

§ 1º A indenização do produto avariado ficará a cargo do operador portuário.

§ 2º O operador portuário deverá imediatamente comunicar o incidente à Diretoria de Operações da Administração do Porto, via e-mail (operacional@docasdesantana.com.br).

Seção III - Da utilização dos sistemas viários

Descrição do sistema viário

Art. 80. O acesso rodoviário ao Porto de Santana é feito pelas rodovias BR-156 e BR-210 e, em seguida, pela rodovia AP-010, que dá acesso ao município de Santana e às instalações do porto, conforme ilustrado na Figura 6.



Figura 6 – Rodovias de acesso ao porto
Fonte: Plano Mestre do Porto de Santana (2013)

Art. 81. A rodovia AP-010 possui duas faixas de tráfego em cada sentido e atravessa trechos urbanos no município de Santana, permitindo ligação ao porto por dois acessos principais, o Acesso Norte e o Acesso Leste, conforme destacado na Figura 7.



Figura 7 – Opções de acesso ao porto via rodovia AP-010
Fonte: Plano Mestre do Porto de Santana (2013)

Art. 82. A partir do trecho da rodovia AP-010 localizado na área urbana do município de Santana, chamado também de Av. Cláudio Lúcio Monteiro, é possível acessar o porto por dois caminhos principais, pela Av. Oderica Marques Pereira e pela Av. Manoel F. Guedes, conforme destacado na Figura 8.

Parágrafo único. Atualmente, os caminhões que acessam o porto transportando minério de ferro usam uma via alternativa que passa por dentro da área arrendada à empresa AMCEL, em mão única, conforme trecho em vermelho destacado na Figura 8.



Figura 8 – Vias urbanas de acesso ao porto, a partir da AP-010
Fonte: Administração do Porto (2014)

Art. 83. O acesso à área alfandegada do porto é realizado pelas portarias G1 e G2, tanto para entradas quanto para saídas, exceto para veículos que transportam minério, os quais devem entrar e sair exclusivamente pela portaria G1. As vias de circulação na área alfandegada, os sentidos dos fluxos e a identificação das portarias de acesso são ilustrados na Figura 9.



Figura 9 – Vias de circulação interna do porto (área alfandegada)
Fonte: Administração do Porto (2014)

Art. 84. Não há conexão ferroviária direta com o Porto de Santana, sendo a Estrada de Ferro Amapá (EFA) a ferrovia mais próxima, ligando a Serra do Navio até o terminal de uso privado da *Zamim Ferrous*, localizado a 2 km do Porto de Santana.

Condições específicas de utilização

Art. 85. Para transitar na área primária do porto todo veículo deverá ser registrado na Unidade de Segurança (US) conforme instruções da Norma de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos (NAPV), com exceção dos veículos oficiais das autoridades que atuam no porto.

Art. 86. Os motoristas deverão observar as regras de trânsito e circular com velocidade reduzida, de acordo com o Regulamento de Tráfego Interno nº 001/2014-CDSA e com a Norma de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos (NAPV) do porto, ambos os documentos disponíveis no seguinte endereço: www.docasdesantana.com.br/normas.



Art. 87. O acesso e a permanência dos veículos nas áreas de estacionamento serão autorizados, preferencialmente, àqueles que possuem mercadorias a entregar para armazenamento ou embarque, ou a receber mercadorias desembarcadas.

Art. 88. Os veículos deverão estar acompanhados de documentação da Administração do Porto que os autorize a entregar ou retirar mercadorias na área do porto.

Art. 89. O acesso, a circulação ou o estacionamento, bem como a saída dos veículos, podem ser suspensos, a qualquer instante, a critério da Administração do Porto e em razão de medidas de segurança, preservação da ordem, ordenamento da circulação, congestionamento das áreas de estacionamento e outros motivos de força maior.

Art. 90. É proibido parar ou estacionar veículos rodoviários de carga, destinados ao embarque ou desembarque no porto, em vias de circulação interna ou junto ao cais e terminais (zona primária ou retroárea), salvo em caso de deliberação contrária da Administração do Porto.

Art. 91. Todos os veículos de carga devem possuir Registro Nacional de Transportador Rodoviário de Carga (RNTRC), observado o disposto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e em normativos da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), conforme Resolução N° 3274 (ANTAQ), de 06 de fevereiro de 2014.

Seção IV - Da utilização das redes de serviços públicos

Energia elétrica

Art. 92. O fornecimento de energia elétrica é feito pela Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA) à Administração do Porto, sendo que esta fornece o serviço aos usuários internos cobrando uma taxa pelo uso, conforme estabelecido na Tabela V da Tarifa Portuária.

Art. 93. A rede elétrica do porto conta com um banco com 03 transformadores trifásicos de 75 kVA nas tensões de 440/254 V, 380/220 V e 220/127 V.

Art. 94. O pátio de armazenamento de contêineres dispõe de tomadas para contêineres refrigerados (reefers), conforme especificado a seguir:

- I - 04 tomadas trifásicas de 220 V;
- II - 06 tomadas trifásicas de 380 V;
- III - 10 tomadas trifásicas de 440 V.

Art. 95. A requisição para uso da rede de energia elétrica deve ser dirigida diretamente à Administração do Porto, por meio do seguinte e-mail: <operacional@docasdesantana.com.br>.

Água potável

Art. 96. O fornecimento de água é de responsabilidade da Administração do Porto, que dispõe de poço artesiano próprio e fornece o serviço aos usuários internos cobrando uma taxa pelo uso, conforme estabelecido na Tabela V da Tarifa Portuária.

Art. 97. A requisição para uso da rede de água potável deve ser dirigida diretamente à Administração do Porto, por meio do seguinte e-mail: <operacional@docasdesantana.com.br>.

Telefonia e Internet

Art. 98. Os serviços de telefonia fixa devem ser contratados diretamente com a prestadora dos serviços no estado do Amapá.

Art. 99. Os serviços de internet devem ser contratados diretamente com a prestadora dos serviços na cidade de Santana, havendo diversas empresas disponíveis.

Seção V - Da utilização dos serviços de armazenagem

Descrição das instalações remanescentes de armazenagem

Art. 100. O Porto de Santana dispõe das seguintes instalações remanescentes de armazenagem, conforme identificado na Figura 10:

- I - armazém N° 01, com área de 2.800 m², localizado em frente ao trecho do Cais 1 e destinado à armazenagem de carga geral. No seu interior existem áreas reservadas para cargas especiais ou danificadas;
- II - pátio para contêiner, com área de 11.000 m² e pavimento em concreto armado, localizado na retroárea do porto;
- III - pátios para minério, com área total de 14.000 m², localizados na retroárea do porto e destinados à estocagem temporária de minério aguardando navio para carregamento.



Figura 10 – Identificação das áreas remanescentes de armazenagem do porto
Fonte: Administração do Porto (2014)



Art. 101. Além das instalações remanescentes de armazenagem descritas no Art. 100, o porto conta com outras instalações de armazenagem, sob a gestão de terceiros:

- I - pátio com aproximadamente 22.000 m² destinado ao armazenamento de cavacos de madeira, na área arrendada à empresa AMCEL;
- II - três silos para armazenamento de grãos vegetais, ocupando uma área total de aproximadamente 5.000 m², com capacidade estática total de 18.000 t cada um, em construção pela empresa CIANPORT sob o regime de ocupação de “Uso Temporário” e com previsão de operação para o segundo semestre de 2015.

Condições específicas de utilização

Art. 102. As tarifas referentes à remuneração pelo uso das instalações remanescentes de armazenagem do Porto de Santana estão publicadas no *site* da CDSA (<www.docasdesantana.com.br/index.php/operacional/tarifa-portuaria>), bem como no *site* da ANTAQ (<www.antaq.gov.br/portal/tarifas/Documentacao/Pdf/TarifasPortuariasMacapa.pdf>), especificamente na Tabela IV “Armazenagem”, onde se encontram discriminadas as taxas devidas pelos donos das mercadorias e/ou agentes de navios ou transportadores.

Art. 103. As mercadorias somente poderão ser depositadas em instalações de armazenagem compatíveis com sua natureza e espécie, bem como com estrita observância das normas sanitárias e de segurança pertinentes.

Art. 104. No caso de mercadoria perigosa para embarque ou descarga direta, o dono da mesma ou seu preposto deverá informar no sistema PSP, com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas da respectiva operação, as seguintes informações:

- I - nome técnico das cargas perigosas, de acordo com a classificação do código da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês);
- II - ponto de fulgor das cargas perigosas, quando for o caso;
- III - número ONU de identificação das cargas perigosas (número de identificação estabelecido pelo Comitê das Nações Unidas);
- IV - quantidade de carga perigosa a movimentar;
- V - tipo de embalagem da carga perigosa.

Art. 105. Havendo derramamento de mercadoria perigosa em decorrência de avaria e, em consequência, havendo prejuízo à 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 para a imediata eliminação do risco.

Art. 106. O serviço de armazenagem refere-se à fiel guarda e conservação das mercadorias depositadas em instalações de armazenagem na área do porto, compatível com a sua natureza e espécie.

Art. 107. Tanto nas instalações de uso público comum como nas de uso público especial, que estejam sob a gestão da Administração do Porto, a armazenagem será sempre executada por esta e sob sua responsabilidade, na condição de depositário.



Art. 108. O uso das instalações de armazenagem dar-se-á em atendimento à requisição feita à Administração do Porto, cuja aprovação dependerá da compatibilidade do local com a carga, ficando o atendimento sujeito aos regulamentos próprios, inclusive da Alfândega.

Art. 109. Nos termos da Lei nº 12.815/13, o operador portuário é o responsável perante a Autoridade Aduaneira pelas mercadorias sujeitas ao controle aduaneiro, no período em que estas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Art. 110. 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.

Art. 111. As mercadorias deverão ser arrumadas por espécie, marca e contramarca de acordo com os respectivos documentos, procurando-se evitar qualquer contaminação de uma mercadoria com outra.

Art. 112. Nas operações portuárias a coordenação do armazenamento das mercadorias será sempre exercida pelo depositário.

Art. 113. A conferência aduaneira feita nos armazéns do porto organizado será sempre assistida pelo Fiel do Armazém, responsável pela guarda das mercadorias.

Art. 114. A conferência das mercadorias nas instalações portuárias destinadas à armazenagem abrangerá a verificação e anotação:

- I - da espécie, quantidade, peso, marca e contramarca dos volumes;
- II - dos indícios de violação e dos sinais de avaria, caso existam.

Art. 115. 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 que não o manifestado, com posterior transporte por via terrestre para o seu destino, 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. 116. No caso de as mercadorias apresentarem sinais de avarias, estando as embalagens danificadas ou inadequadas, aplicam-se os seguintes procedimentos:

- 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 ser depositadas em local isolado, após serem lacradas e cintadas para efeito de vistoria.

§ 1º Constatadas as avarias, a Administração do Porto emitirá os Termos de Ressalva (Anexo 1) para assinatura dos representantes do armador ou seus prepostos e do representante da Autoridade Aduaneira, quando for o caso.

§ 2º Os Termos de Ressalva deverão ter cópia remetida à Autoridade Aduaneira em até 48 horas após a descarga, quando se tratar de mercadorias importadas.



Art. 118. As mercadorias de importação, enquanto não nacionalizadas pela Autoridade Aduaneira, deverão ficar armazenadas em áreas próprias alfandegadas, de acordo com o Regulamento Aduaneiro.

Art. 119. O depositário passa a ser o responsável pelas mercadorias desde o momento em que as mesmas lhe forem entregues nos locais de depósito, cessando a sua responsabilidade somente após a entrega da carga ao navio ou ao consignatário.

Art. 120. 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 caso fortuito ou força maior, nos termos do Código Civil.

Art. 121. 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 05 (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. 122. De cada venda de mercadorias armazenadas que realizar de acordo com o disposto no Art. 121, o depositário dará comunicação detalhada aos respectivos órgãos fiscalizadores.

Art. 123. Do produto da venda de mercadorias armazenadas que realizar de acordo com o que determina o Art. 121, o depositário recolherá aos 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.



Art. 124. Quando as mercadorias armazenadas oferecerem perigo de deterioração ou estrago, o depositário deverá dar conhecimento do fato ao consignatário e às Autoridades Aduaneira e Sanitária, se for o caso, para os devidos fins.

Art. 125. O depositário obedecerá, no que couber, os procedimentos determinados pelo Decreto Lei nº 1.455/76, no trato das mercadorias que estiverem sob sua guarda e sob pena de perdimento.

Art. 126. O depositário estabelecerá, através de ato normativo, os procedimentos próprios para o trato da documentação aplicável na entrega e no embarque de mercadorias que estejam sob sua guarda.

Art. 127. 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 em contratos específicos.

Art. 128. A estocagem de grânéis sólidos será feita em pátios a céu aberto, terraplenados e drenados, sendo os donos das mercadorias responsáveis pela proteção ao meio ambiente e pela segregação entre os diversos produtos depositados, de modo a evitar contaminação entre eles.

Parágrafo único. Caso a autoridade portuária tenha que adotar medidas para o atendimento de restrições ambientais ou para prevenir a contaminação a que se refere o presente *caput*, os gastos decorrentes serão cobrados dos donos das mercadorias, acrescidos de percentual para cobertura dos custos administrativos e operacionais.

Art. 129. As mercadorias perigosas deverão ser depositadas em instalações de armazenagem com estrita observância das normas de meio ambiente, segurança e movimentação. O seu armazenamento em instalações de armazenagem comum, ainda que compatíveis, somente poderá ser feito se tomadas medidas acauteladoras de isolamento da área e de separação das demais mercadorias para evitar qualquer contaminação ou risco de incêndio ou explosão.

§ 1º O período de armazenagem das mercadorias perigosas, quando autorizado pela Administração do Porto, deverá ser o menor possível.

§ 2º Conforme disposto na Resolução Nº 2239 (ANTAQ), de 15 de setembro de 2011, não é permitido o armazenamento de explosivos na área portuária, devendo, ainda, a sua movimentação ser efetuada conforme o disposto na NR 19 (Norma Regulamentadora de Explosivos, do MTE), exceto nos casos em que haja a homologação prévia da Autoridade Portuária, cumpridas as diretrizes constantes do código IMDG e com a devida autorização do Ministério da Defesa (Exército).



CAPÍTULO IX – UTILIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES NÃO OPERACIONAIS

Art. 130. Consideram-se áreas não afetas às operações portuárias aquelas destinadas a atividades diversas da movimentação de passageiros e da movimentação ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, incluindo as de caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial.

Art. 131. As áreas não afetas às operações portuárias poderão ser exploradas direta ou indiretamente pela CDSA, segundo o disposto na Portaria nº 409, de 27 de novembro de 2014, que estabelece os procedimentos para a exploração direta e indireta pela administração do porto em áreas não afetas às operações portuárias em portos organizados administrados por órgão ou entidade sob controle estatal.

Art. 132. A exploração indireta de áreas não afetas às operações portuárias será realizada por meio de autorização de uso, cessão de uso não onerosa ou cessão de uso onerosa.

Art. 133. As áreas não afetas às operações portuárias e suas destinações estão previstas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santana.

Art. 134. O requerimento por terceiros para a exploração indireta de áreas não afetas à operação portuária deverá ser submetido à administração do porto, devidamente justificado, contendo, no mínimo:

- I - a descrição da destinação pretendida ou do evento;
- II - descritivo completo do empreendimento, cujas atividades deverão estar em conformidade com o plano diretor e com o plano de utilização e ocupação do solo estabelecidos pelo município.

Art. 135. Atualmente, as instalações não operacionais do Porto de Santana são destinadas para fins administrativos e de apoio operacional por parte da CDSA, bem como para uso administrativo, sob cessão de uso não onerosa, por parte de entidades da Administração Pública, com vistas ao exercício de suas competências vinculadas às atividades portuárias.

Art. 136. As instalações não operacionais do Porto de Santana são constituídas por:

- I - prédio administrativo com 410 m², dispondo de auditório, banheiros, copa, recepção e salas de trabalho;
- II - prédio administrativo de apoio operacional com 272 m², divididos em dois pavimentos, de uso da Diretoria Operacional, dispondo de salas de reunião, banheiros, cozinha, refeitório, recepção e salas de trabalho;
oficina com 136 m², anexa ao Prédio administrativo de apoio operacional, destinada à armazenagem de peças e conserto de equipamentos;
- III - galpão com 1.306 m², anexo ao Prédio administrativo de apoio operacional, destinado à armazenagem de equipamentos da CDSA;
- IV - 404 m² dos 2.885 m² do Armazém nº 01, utilizados para uso administrativo por parte de órgãos intervenientes e anuentes atuantes no porto (OGMO, PF, RF, ANVISA, MAPA e ambulatório). A área restante do Armazém é destinada a operações portuárias (instalação operacional).



CAPÍTULO X – UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SOB GESTÃO DE TERCEIROS

Seção I - Da utilização das áreas arrendadas

Art. 137. O arrendamento de bem público destinado à atividade portuária será realizado mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto na Lei nº 12.815/2013 e no Decreto nº 8.033/2013.

Art. 138. Os contratos de arrendamento terão prazo de até vinte e cinco anos, prorrogáveis uma única vez, por período não superior ao originalmente contratado, a critério do Poder Concedente.

Art. 139. A utilização das áreas arrendadas do Porto de Santana deve obedecer ao disposto na Lei nº 12.815/20013, no Decreto nº 8.033/2013, nos demais atos normativos do setor, nos respectivos contratos de arrendamento e, no que couber, a este regulamento.

Art. 140. As áreas para arrendamento no Porto de Santana poderão ser utilizadas por qualquer pessoa jurídica que, atendendo aos requisitos legais, seja vencedora do certame cujo procedimento licitatório será executado pela ANTAQ, com base nas diretrizes estabelecidas pelo Poder Concedente.

Parágrafo único. 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.

Art. 141. A execução de atividades por terceiros contratados pelo arrendatário pressupõe o cumprimento:

- I - do plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- II - das normas aplicáveis aos serviços arrendados e contratados;
- III - das condições estabelecidas no edital de licitação e no contrato de arrendamento, inclusive quanto às tarifas e aos preços praticados.

Art. 142. Os contratos de arrendamento deverão resguardar o direito de passagem de infraestrutura de terceiros na área objeto dos contratos, conforme disciplinado pela ANTAQ e mediante justa indenização.

Art. 143. A ANTAQ disciplinará as condições de acesso e utilização, em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

Art. 144. A ANTAQ poderá determinar a movimentação ou armazenagem de cargas ou a movimentação de passageiros na instalação portuária arrendada, em caráter emergencial, em caso de emergência ou de calamidade pública, quando estiver caracterizada a urgência de atendimento, que possa ocasionar prejuízos ou comprometer a segurança de pessoas, obras, atividades, equipamentos e de outros bens públicos ou privados, ou para atender situação que ponha em risco a distribuição de cargas destinadas ou provenientes do transporte aquaviário.



Parágrafo único. Na hipótese do caput, o arrendatário será remunerado pelas atividades portuárias executadas, diretamente pelos proprietários ou consignatários das cargas, utilizando-se como limites máximos, para efeito de cálculo da referida remuneração, os valores das tarifas ou das atividades praticadas no Porto de Santana ou, não havendo equivalente, em um porto público mais próximo do terminal.

Art. 145. Caberá ao arrendatário obter, às suas expensas, todas as licenças autorizações e certificações necessárias à execução das obras e operação das instalações portuárias arrendadas, incluindo aquelas exigidas no contrato de arrendamento, sob pena de aplicação das sanções pertinentes.

Art. 146. Os contratos de arrendamento conterão, conforme exigência do artigo 5º da Lei nº 12.815/2013, cláusulas relativas 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, as quais poderão variar a depender de cada instrumento contratual.

Art. 147. 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, apenas durante o período da respectiva operação, não constitui aluguel ou arrendamento e serão cobradas conforme as tabelas de tarifas portuárias do Porto de Santana.

Art. 148. A área arrendada do Porto de Santana localiza-se na Zona Portuária 05, conforme definido no PDZ, possuindo um único contrato de arrendamento em vigor, conforme descrito e representado na Tabela 5 e na Figura 11, respectivamente.



Tabela 5 – Arrendamentos do Porto de Santana

Instrumento contratual	Arrendatário	Objeto contratual	Operação e Movimentação Mínima Contratual	Área (m²)	Prazo contratual	Data de celebração contratual
Contrato de Transição nº 1/2014 (Previamente: Contrato de Arrendamento nº 04/1992, vencido em 28/2/2012).	Amapá Florestal e Celulose S.A. (AMCEL)	O arrendamento, pela CDSA à AMCEL, da instalação portuária indicada no parágrafo primeiro da cláusula primeira do contrato de transição, para sua exploração, em caráter transitório, em face de sua inclusão no Bloco III de licitações portuárias a ser levada a efeito pela ANTAQ.	Movimentação e armazenagem de toras, cavacos de madeira, biomassa e <i>pallets</i> de madeira para exploração e vendas domésticas por hidrovias, sendo que as instalações industriais têm como objetivo a transformação das respectivas toras em cavacos. Movimentação Mínima Contratual (MMC): 400 mil toneladas semestrais.	57.615,659	180 dias, ou até que se encerre o processo licitatório da área, o que ocorrer primeiro.	1/8/2014



Figura 11 – Área da Zona Portuária 05, atualmente arrendada à AMCEL
Fonte: Administração do Porto (2014)

Art. 149. As certificações e licenças da arrendatária AMCEL são as seguintes:

- I - Licença de Operação nº 0759/2012 do Instituto do Meio Ambiente e de Ordenamento Territorial do Estado do Amapá (IMAP) com validade até 26/12/2015;
- II - Certificado de Operador Portuário nas categorias Carga Geral e Granéis Sólidos Diversos, emitido pela Companhia Docas de Santana;
- III - Certificado CEFLOR/PEFC número SYSFM/CERFLOR-0003, com validade até 01/09/2019;
- IV - Certificação ISO 14.001 (Gestão Ambiental);
- V - Certificação FSC (Forest Stewardship Council).

Art. 150. Por meio da Portaria SEP nº 15/2013, a área atualmente arrendada à AMCEL foi inserida no Bloco III do Programa de Arrendamentos Portuários da SEP/PR, como área passível de ser arrendada, conforme informações da Tabela 6.

Tabela 6 – Área MCP01: Bloco III do Programa de Arrendamentos Portuários da SEP/PR

Área	Carga	Área (m ²)	Prazo	Critério de julgamento da licitação
MCP01	Produtos florestais	20.500	25 anos	Capacidade Efetiva de Movimentação



Seção II - Da utilização das áreas sob outro tipo de ocupação

Art. 151. A utilização das áreas do Porto de Santana sob outro tipo de ocupação, diverso do arrendamento, deve obedecer ao disposto na Lei nº 12.815/2013, no Decreto nº 8.033/2013, nos demais atos normativos do setor, nos respectivos contratos e, no que couber, a este regulamento.

Parágrafo único. A exploração de áreas e instalações portuárias mediante a celebração de contrato de uso temporário, passagem, autorização de uso e cessão de uso é especificamente regulada pela Resolução ANTAQ nº 2.240 de 2011 ou por outra norma que a substituir.

Art. 152. Caberá à cessionária obter, às suas expensas, todas as licenças autorizações e certificações necessárias à execução das obras e operação das instalações portuárias exploradas, incluindo aquelas exigidas no contrato, sob pena de aplicação das sanções pertinentes.

Art. 153. O Porto de Santana conta com áreas sob outros tipos de ocupação além do arrendamento, conforme descrito na Tabela 7.



Tabela 7 – Outros tipos de ocupação do Porto de Santana

Tipo de Ocupação	Instrumento contratual	Cessionária	Objeto contratual	Área (m²)	Prazo contratual	Data de celebração contratual
Uso Temporário	Contrato de Uso Temporário nº 1/2014	Caramuru Alimentos S.A.	O Uso Temporário de 4.046,92 m² de área pertencente à CDSA, sendo 3.254,92 m² para construção de silos de armazenamento para exportação de farelo SPC (proteína concentrada de soja), de farelo de soja do tipo <i>hi-pro</i> e milho em grãos; 767,50 m² para construção de correias transportadoras e 25 m² para instalação de balança de fluxo, localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Santana.	4.046,92	18 meses, contados a partir da data de assinatura do contrato, podendo ser prorrogado uma única vez por, no máximo, igual período. Há previsão de período de carência durante o tempo necessário para que a cessionária inicie as operações na instalação, carência esta que não poderá ser superior a 24 meses.	08/5/2014
Uso Temporário	Contrato de Uso Temporário nº 1/2012	Companhia Norte de Navegação e Portos (CIANPORT)	O Uso Temporário de 4.945,20 m² de área pertencente à CDSA, sendo 3.552 m² para construção de silos de armazenamento de grãos; 1.365 m² para construção de correias transportadoras e 28,2 m² para instalação de balança de fluxo, localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Santana (CDSA).	4.945,20	18 meses, contados a partir da data de assinatura do contrato, podendo ser prorrogado uma única vez por, no máximo, igual período.	25/9/2013
Passagem	S/Nº	Amapá Florestal e Celulose S.A. (AMCEL)	A utilização de servidão de passagem que a CDSA confere à AMCEL para operacionalização de esteira transportadora localizada em uma área de 9.982,63 m² na região portuária, destinada à movimentação de cavaco de madeira, do pátio até o cais do porto, no trajeto da esteira do TC-03, TC-04 e TC-05, onde se encontra o <i>shiploader</i> .	9.982,63	10 anos, contados a partir da assinatura do contrato, podendo ser prorrogado a critério da CDSA, desde que solicitado por escrito no prazo de 06 meses antes do término do período inicial, sob pena de caducidade desse direito, à vista de análise de desempenho, relativamente às atribuições e aos encargos do contrato, mediante aditivo contemplando a atualização dos valores básicos.	30/5/2014
Cessão de Uso Onerosa	Contrato de Cessão de Uso Onerosa nº 1/2014	Petrobras Transporte S.A. (TRANSPETRO)	A instalação de 04 (quatro) contêineres adaptados para escritório, visando atender as atividades administrativas praticadas pela cessionária dentro da poligonal do Porto Organizado de Santana.	100	05 anos, contados a partir da assinatura do contrato, podendo ser prorrogado por igual período, a critério da CDSA.	01/7/2014



CAPÍTULO XI – UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO DE USO PÚBLICO

Seção I - Da descrição das instalações de acesso aquaviário de uso público

Acesso Marítimo

Art. 154. O acesso marítimo ao porto de Santana é feito pelo Rio Amazonas, podendo ser realizado tanto pela barra norte, situada entre as ilhas Janaucu e Curuá, quanto pela barra sul, delimitada pelas ilhas de Marajó e Mexiana. Na altura da baía de Macapá, para ter acesso ao porto, deve-se acessar o canal de Santana, que possui largura estimada entre 500 e 800 metros.

Bacia de Evolução

Art. 155. Aconselha-se o giro dos navios no trecho do canal de Santana entre os meridianos de 051°11'W e 051°12'W, que, conforme disposto na Carta Náutica nº 206 (BRASIL. DHN, 2014), possui profundidades de 40 m a 60 m, fundo de lama, e é abrigado dos ventos predominantes, apresentando menor risco de colisão entre navios e menor influência dos ventos, devendo apenas haver atenção aos bancos existentes ao norte da ilha Mucum.

Art. 156. Apenas navios da classe *Panamax* e de dimensões inferiores a esta estão autorizados a trafegar e atracar no Porto de Santana.

Cartas Náuticas Aplicáveis

Art. 157. As cartas náuticas disponibilizadas pela DHN e aplicáveis à navegação de acesso ao Porto de Santana são:

- I - Carta Náutica 201 – Barra Norte do Rio Amazonas;
- II - Carta Náutica 202 – Da Ilha do Bailique à Ponta do Capinzal;
- III - Carta Náutica 203 – Da Ponta do Capinzal às Ilhas Pedreira;
- IV - Carta Náutica 204 – Das Ilhas Pedreira à Ilha de Santana;
- V - Carta Náutica 206 – Canal de Santana.

Seção II - Do programa de dragagem

Art. 158. A Administração do Porto é responsável por manter a profundidade dos trechos em frente aos berços 1 e 2 em, no mínimo, 11,5m, devendo, para tanto, realizar dragagens periódicas no local.

Art. 159. O controle da profundidade nos berços de atracação ocorre por meio de levantamentos batimétricos realizados periodicamente pela Administração do Porto, bem como por levantamentos batimétricos esporádicos realizados por arrendatários, dando assim origem ao mapa batimétrico do porto.

Art. 160. A versão mais atual do mapa batimétrico do Porto de Santana está disponibilizada no site da Administração do Porto, no link www.docasdesantana.com.br/batimetria, bem como na Figura 12.

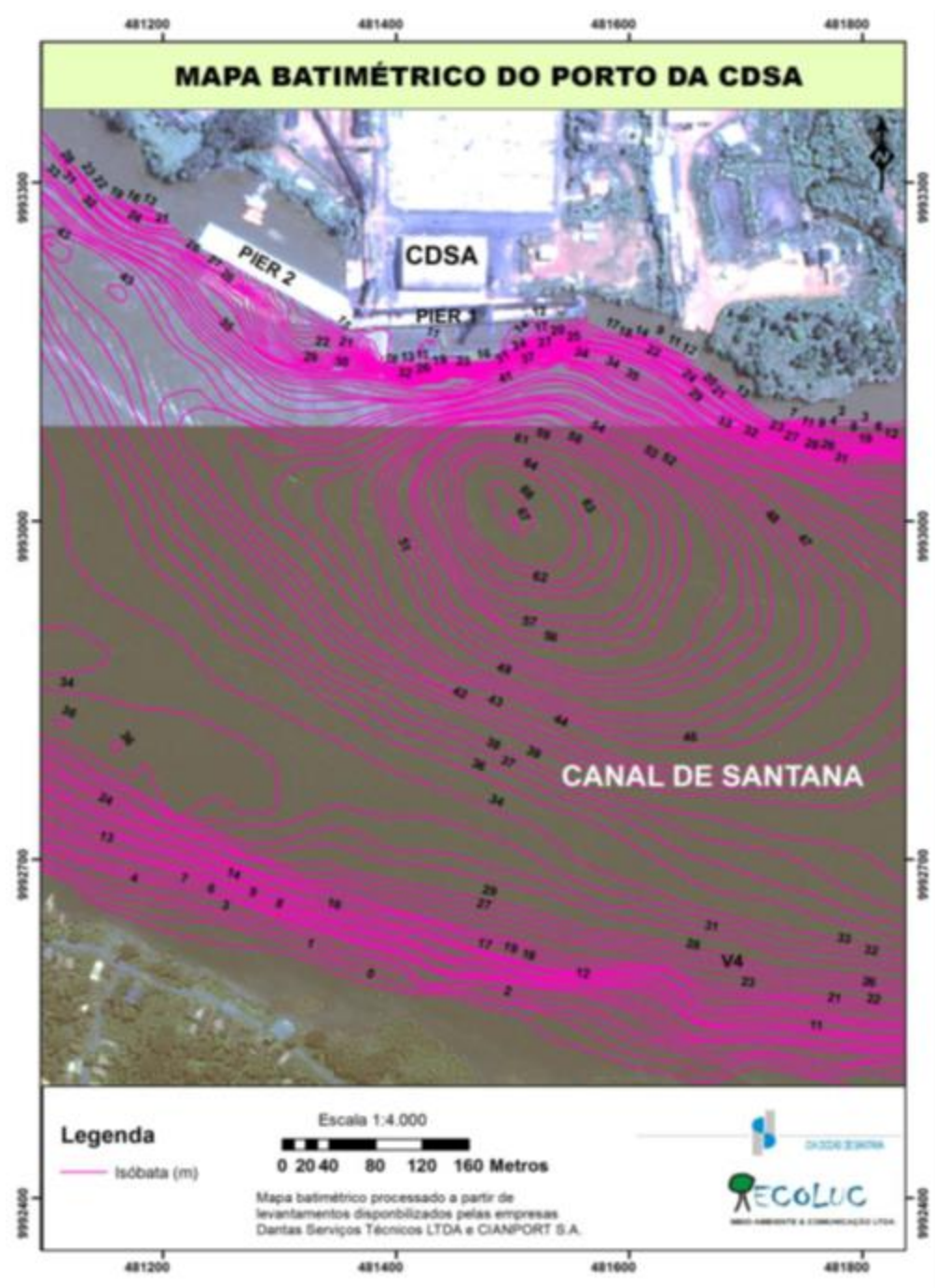


Figura 12 – Levantamento batimétrico do Porto de Santana
Fonte: Administração do Porto (2014)

Seção III - Das condições de utilização das instalações de acesso aquaviário

Condições gerais

Art. 161. A utilização da área de fundeio, do canal de acesso e da bacia de evolução pelas embarcações em demanda ao Porto será autorizada pela Administração do Porto de acordo com os termos e condições deste Regulamento e prévia anuência das Autoridades Marítima, Aduaneira, Sanitária e de Polícia Marítima, conforme o caso.



Art. 162. A navegação de embarcações no canal de acesso e as manobras de embarcação na bacia de evolução deverão ser feitas de acordo com as normas de tráfego e permanência no Porto de Santana, baixadas pela Delegacia da Capitania dos Portos em Santana.

Art. 163. Conforme disposto na seção III, item 0105, da NPCP/2006, quaisquer fatos ou acidentes relativos à navegação, conforme conceituado em legislação própria, deverão ser comunicados imediatamente à Capitania dos Portos ou a sua Delegacia subordinada, com jurisdição sobre a área, para abertura do competente Inquérito Administrativo.

§ 1º O comandante da embarcação deve se apresentar logo que chegue ao porto onde haja Capitania ou Delegacia, e também os demais tripulantes, a fim de serem ouvidos em depoimento, bem como de ser apresentada a embarcação à perícia.

§ 2º A perícia deverá ser realizada antes mesmo de serem tomados os depoimentos, a fim de que não se percam elementos que possam ser elucidativos para dirimir dúvidas quanto à ocorrência.

Art. 164. Para a liberação de atracação/desatracação o armador ou o seu preposto, o agente marítimo, deverá apresentar o Documento Único Virtual (DUV) por meio do sistema Porto Sem Papel (PSP), implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), com a finalidade de obter as devidas autorizações da Autoridade Portuária e de todos os órgãos anuentes no processo de atracação/desatracação das embarcações.

Art. 165. Em todos os casos, inclusive em caso de “arribada”, a autorização de atracação/desatracação será dada mediante requisição via sistema PSP, devendo o armador ou seu agente informar com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas em relação à hora prevista para a atracação/desatracação 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) tonelage de porte bruto, tonelage de registro bruta e tonelage 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;
- XII - indicação de necessidade de utilização de guindaste de terra;
- XIII - prancha contratada prevista no “charter party”.



Art. 166. As embarcações de turismo com transporte de passageiros, denominadas “navios de cruzeiros” (Transatlânticos), deverão seguir as seguintes regras:

- I - o armador ou seu preposto deverá atender ao estabelecido no Art. 165 deste regulamento;
- II - o agente de turismo responsável deverá entrar em contato com a Diretoria Operacional da Administração do Porto, com no mínimo 72h (setenta e duas horas) de antecedência à hora prevista de atracação da embarcação, para agendamento de reunião que definirá o plano de ação da operação;
- III - o agente de turismo responsável deverá enviar à Diretoria Operacional da Administração do Porto, por meio do e-mail <operacional@docasdesantana.com.br> e com no mínimo 72h (setenta e duas horas) de antecedência à hora prevista de atracação da embarcação, a relação dos veículos e das pessoas que acessarão a área alfandegada do porto, informando a placa dos veículos e o nome completo e o CPF das pessoas;
- IV - o agente de turismo responsável deverá providenciar toda a logística de apoio necessária para a recepção dos passageiros da embarcação.

Art. 167. As solicitações de caráter operacional que não estiverem contempladas no sistema PSP deverão ser feitas diretamente à Diretoria Operacional da Administração do Porto, por meio do e-mail <operacional@docasdesantana.com.br>.

Remuneração pelo uso

Art. 168. As tarifas referentes à remuneração pelo uso das instalações de acesso aquaviário no Porto de Santana estão publicadas no site da CDSA (<www.docasdesantana.com.br/index.php/operacional/tarifa-portuaria>), bem como no site da ANTAQ (<www.antaq.gov.br/portal/tarifas/Documentacao/Pdf/TarifasPortuariasMacapa.pdf>), especificamente na Tabela I, intitulada “Utilização das Instalações de Abrigo e Acesso do Porto”, onde se encontram discriminadas as taxas devidas pelo armador ou seu preposto e/ou dono da mercadoria.

Fundeio de embarcações

Art. 169. O fundeio de embarcação só será permitido em área própria, definida para tal fim pela Administração do Porto em conjunto com a Capitania dos Portos do Amapá, não sendo permitido o fundeio de embarcação no canal de acesso, exceto para o giro e no trecho do canal de Santana entre os meridianos de 051°11’W e 051°12’W, cujas características constam na Carta Náutica nº 206 (BRASIL, 2014).

Parágrafo único. A permanência de embarcação na bacia de evolução, desde que não caracterizado o fundeio, poderá ser autorizada, 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. 170. As áreas de fundeio do porto encontram-se estabelecidas na Portaria nº 126 da Capitania dos Portos do Amapá (CPAP), de 03 de dezembro de 2014, estando estabelecido que:

- I - navios que irão demandar para o ponto de embarque/desembarque do práctico devem fundear no Rio Amazonas, na área definida pelas seguintes coordenadas:
 - a) Lat. 00°04.65'S e Long. 050°58.60'W;
 - b) Lat. 00°04.65'S e Long. 050°56.15'W;
 - c) Lat. 00°06.60'S e Long. 050°55.10'W;
 - d) Lat. 00°06.60'S e Long. 050°57.30'W;
- II - navios efetuando reparos, quarentena e aguardando programação devem fundear no Rio Amazonas, na área definida pelas seguintes coordenadas:
 - a) Lat. 00°01.90'S e Long. 051°00.85'W;
 - b) Lat. 00°01.90'S e Long. 050°58.70'W;
 - c) Lat. 00°00.00'S e Long. 050°57.85'W;
 - d) Lat. 00°00.00'S e Long. 050°58.63'W;
 - e) Lat. 00°02.10'S e Long. 050°58.10'W;
 - f) Lat. 00°02.10'S e Long. 050°59.50'W;
- III - navios aguardando visita, maré e luz do dia devem fundear na região da Fazendinha, na área definida pelas seguintes coordenadas:
 - a) Lat. 00°03.5'S e Long. 051°07.2'W;
 - b) Lat. 00°03.5'S e Long. 051°05.8'W;
 - c) Lat. 00°03.7'S e Long. 051°05.8'W;
 - d) Lat. 00°04.3'S e Long. 051°06.9'W;
- IV - navios e balsas transportando ou transferindo carga inflamável devem fundear em área constituída por raio de ½ (meia) milha em torno do seguinte ponto:
 - a) Lat. 00°05.55'S e Long. 051°06.70'W.

Parágrafo único. Além das áreas de fundeio anteriormente definidas, a Carta Náutica nº 206 (BRASIL. DHN, 2014) estabelece que o trecho do canal de Santana entre os meridianos de 051°11'W e 051°12'W, com profundidades de 40 m a 60 m, fundo de lama e abrigado dos ventos predominantes, é um bom fundeadouro para os navios que vão atracar ao Porto de Santana; porém, deve haver atenção aos bancos de areia existentes ao norte da Ilha Mucum.

Art. 171. 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 a ser definida para tal fim pela Administração do Porto, em coordenação com a Autoridade Marítima.

Art. 172. 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 - de medidas de segurança ou de epidemia.

Transporte de cargas perigosas



Art. 173. Nos casos de embarcações transportando cargas perigosas, o armador ou seu preposto deverá fornecer à Administração do Porto, via sistema PSP, e no prazo de 24 horas antecedentes à chegada da embarcação, as seguintes informações:

- I - nome técnico das cargas perigosas, de acordo com a classificação do código da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês);
- II - ponto de fulgor das cargas perigosas, quando for o caso;
- III - número ONU de identificação das cargas perigosas (número de identificação estabelecido pelo Comitê das Nações Unidas);
- IV - quantidade de carga perigosa a bordo, indicando aquela que permanecerá a bordo, bem como onde esta última está localizada;
- V - tipo de embalagem da carga perigosa;
- VI - o estado da carga perigosa e a possibilidade de ocorrência de sinistro;
- VII - se a embarcação possui algum certificado de seguro para transporte da carga perigosa.

Art. 174. Caso a omissão ou informação imprecisa quanto aos itens exigidos no Art. 173 resultar em evento danoso, a responsabilidade pelos prejuízos ou acidentes decorrentes caberá ao armador ou responsável pela embarcação.

Art. 175. Aplicam-se os procedimentos dos artigos precedentes para os casos de embarcações transportando mercadorias perigosas que se destinem à instalação portuária de uso privado fora da área do porto, mas que utilizem a infraestrutura de proteção e acesso do porto público.

Art. 176. A embarcação que se encontrar no porto com mercadoria perigosa ou que, descarregada essa mercadoria perigosa, não esteja inteiramente livre de vapores inflamáveis, deverá exibir, quer esteja atracada, fundeada ou em movimento, a bandeira “B” do Código Internacional de Sinais, durante o dia, ou uma luz vermelha, visível em todo o horizonte a uma distância de, no mínimo, 03 (três) milhas náuticas, durante a noite.

Seção IV - Dos limites e restrições de utilização do porto

Calado

Art. 177. No acesso ao Porto de Santana o calado é limitado pelo Canal Grande do Curuá, em 11,50 m (37,7 pés), observada a maré da hora (NPCP-CPAOR, 2006)

Art. 178. A profundidade nos berços de atracação do Porto de Santana é de, no mínimo, 11,5 metros.

Parágrafo único. Como as profundidades não são homogêneas ao longo dos berços de atracação, sendo passíveis de variações relativamente rápidas devido ao assoreamento, deverá haver consulta permanente à Autoridade Portuária quanto às atuais profundidades nos berços, conforme detalhado no Art. 160.

Dimensões das embarcações

Art. 179. O comprimento máximo (LOA) permitido às embarcações que desejam atracar no Porto de Santana é limitado a 220 metros para atracações no berço 1 e a 200 metros para atracações no berço 2.



Art. 180. Não há limitação em relação ao porte bruto máximo e à boca dos navios que desejam trafegar no Porto de Santana.

Velocidade de navegação nos canais e bacias

Art. 181. Não há limite de velocidade estabelecido para a navegação no Canal do Curuá.

Art. 182. Para navegação na área do Porto, no canal entre a Ilha de Santana e o continente, o navio deve navegar no máximo a meia força, não sendo permitido que a sua velocidade ultrapasse a conseguida com devagar adiante (velocidade média de 05 nós).

Seção V - Dos serviços de praticagem

Art. 183. 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 exceção das situações previstas nos itens 0404 e 0502 da NORMAM-12/DPC.

Parágrafo único. Navios da Marinha do Brasil estão isentos do pagamento do serviço de praticagem.

Art. 184. O Porto de Santana é atendido pela Zona de Praticagem 1 (ZP-1), por meio das seguintes empresas:

- I - Praticagem da Bacia Amazônica Oriental Ltda:
 - a) endereço: Av: Governador José Malcher, 815, Ed. Palladium Center – Cobertura A, Belém (PA), CEP 66055-260;
 - b) telefone de contato: (91) 3223-0844 / 3223-5077;
 - c) e-mail: gerencia@unipilot.com;
 - d) site: www.unipilot.com;
- II - Praticagem da Amazônia S/S Ltda:
 - a) endereço: Rua dos Mundurucus, 3100, 20º andar, Ed. Metropolitan Tower, Belém (PA), CEP 66025-660;
 - b) telefone de contato: (91) 3259-7871 / (96) 9181-3522;
 - c) e-mail: operador@praticagemdaamazonia.com.br;
 - d) site: www.praticagemdaamazonia.com.br.

Art. 185. No trecho compreendido entre o acesso pela barra norte, a partir da boia número 02 do Canal Grande do Curuá até o paralelo 00° 03'S (Fazendinha), os serviços de praticagem estão disponíveis ao navegante em caráter facultativo.

Seção VI - Dos serviços de rebocadores

Art. 186. É obrigatório o uso de rebocadores para auxílio na atracação e na desatracação de embarcações no Porto de Santana, devendo-se utilizar pelo menos um do tipo azimuthal.

Parágrafo único. Ficam excluídas da obrigatoriedade do uso de rebocadores as embarcações de pequeno porte e com propulsão lateral



Art. 187. Há 04 (quatro) rebocadores disponíveis para manobras no Porto de Santana, conforme características listadas na Tabela 8.

Tabela 8 – Rebocadores disponíveis no Porto de Santana

Descrição	Nome do rebocador			
	Excalibur TugBoat	Merlinm TugBoat	João Triches	Sulis TugBoat
Ano de fabricação	1988	1988	2013	1999
Comprimento total (m)	28,00	28,00	25,00	30,90
Tonelagem bruta (t)	169	169	259	353
Boca (m)	9,15	8,00	10,00	11,00
Profundidade (m)	3,85	3,85	4,19	5,50
Calado (m)	2,95	2,95	2,80	3,60
Tração estática (Bollard Pull) (t)	35,00	28,00	40,00	50,00
Velocidade (nós)	10,00	10,00	-	11,00

Art. 188. Os serviços de rebocadores no Porto de Santana são prestados pela seguinte empresa:

- I - TugBrasil Apoio Portuário S.A. – Filial Macapá:
 - a) Razão Social: TugBrasil Apoio Portuários S.A;
 - b) endereço: Avenida Mendonça Junior, 992, sala 2, Bairro Centro, Macapá (AP), CEP 68.900-060;
 - c) Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) número 04.735.952/0010-03;
 - d) Inscrição Estadual número 03.044134-0;
 - e) telefone de contato: (96) 3225-3699 / 3223-9172 / 8414-0820 (Jean Meira);
 - f) e-mail: jmeira@tugbrasil.com.br.

Seção VII - Da prioridade de atracação

Art. 189. A ordem de atracação das embarcações nas instalações de acostagem sob gestão da Administração do Porto obedecerá a programação feita de comum acordo entre os armadores ou seus prepostos.

- § 1º Caso haja conflito entre os interessados, a Administração do Porto intervirá estabelecendo a prioridade de atracação conforme a ordem de chegada das embarcações na área de fundeio.
- § 2º Ficará assegurada atracação imediata ou preferencial de embarcações da Marinha de Guerra nacional ou estrangeira, em berço previamente fixado pela Administração do Porto, de acordo com a solicitação da Autoridade Marítima, devendo buscar-se o mínimo de conflitos com as operações comerciais normais do porto.
- § 3º Ficará assegurada atracação imediata ou preferencial de embarcações de turismo denominadas “navios de cruzeiros” (Transatlânticos) com transporte de passageiros, em berço previamente fixado pela Administração do Porto, de acordo com a solicitação do



operador responsável, devendo buscar-se o mínimo de conflitos com as operações comerciais normais do porto.

Seção VIII - Do sistema de sinalização náutica

Art. 190. O porto já dispõe de um Plano de Sinalização Náutica dos seus acessos aquaviários elaborado, estando o projeto em sua fase de implantação.

Seção IX - Do sistema de gerenciamento do tráfego de navios

Art. 191. O Porto atualmente não dispõe de sistema de gerenciamento de tráfego de navios.



CAPÍTULO XII – UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS DE USO PÚBLICO

Seção I - Dos equipamentos flutuantes

Art. 192. A Administração do Porto não possui equipamentos flutuantes para movimentação de carga.

Seção II - Dos guindastes de cais

Art. 193. A Administração do Porto não possui guindastes de cais para movimentação de carga.

Seção III - Dos outros equipamentos portuários

Art. 194. A Administração do Porto dispõe de diversos equipamentos para movimentação de carga, utilizados em seus pátios e armazéns, conforme descrito na Tabela 9.

Tabela 9 – Listagem dos equipamentos portuários de uso público de propriedade da Administração do Porto

Tipo	Marca e Modelo	Capacidade Nominal (t)	Quantidade	Ano de fabricação	Local principal de utilização
Guindaste móvel sobre pneus	Grove GMK5130	130	1	-	Pátio de contêineres
Empilhadeira com lança telescópica tipo Reachstacker	Belotti B91	42	1	-	Pátio de contêineres
Empilhadeira	Hyster	7	1	-	Armazém
Empilhadeira	Yale	3	2	-	Armazém
Trator tipo agrícola	Ford	35	2	-	Pátio de minérios
Carreta semirreboque para movimentação de contêineres de 40'	-	40	1	-	Pátio de contêineres
Carreta semirreboque para movimentação de contêineres de 20'	-	20	5	-	Pátio de contêineres
Carreta para <i>pallets</i>	-	-	6	-	Armazém
Transportador contínuo de correias móvel	-	-	2	-	Armazém
Balança Rodoviária Eletrônica	Filizola	80	1	-	Pátio contêineres

Art. 195. A Administração do Porto fornecerá o equipamento ou aparelho de sua propriedade, desde que disponível, a qualquer operador portuário credenciado que o requisiite exclusivamente para a realização de operações portuárias.

Art. 196. A utilização de equipamento ou aparelho da Administração do Porto poderá ser requisitada por terceiros, e cedida, desde que não prejudique a continuidade e a qualidade dos serviços de operação do porto.



Art. 197. O equipamento ou aparelho da Administração do Porto, quando requisitado, deverá ser operado por trabalhador portuário com vínculo empregatício, admitindo-se, na falta deste, a utilização de Trabalhador Portuário Avulso.

Art. 198. A Administração do Porto poderá celebrar convênios ou contratos com operadores portuários para prestação de serviços de locação de equipamentos e aparelhos de sua propriedade.

Art. 199. As solicitações de uso dos equipamentos e aparelhos da Administração do Porto por operadores portuários devem ser encaminhadas, juntamente com o envio do respectivo Plano de Ações à Diretoria de Operações (DIOP), por meio do e-mail <operacional@docasdesantana.com.br> e com no mínimo 24 (vinte e quatro) horas de antecedência.

Parágrafo único. Após o encaminhamento da solicitação de uso, a DIOP confirmará ao solicitante por e-mail a disponibilidade do equipamento para o período requisitado.

Art. 200. As tarifas referentes à remuneração pelo uso dos equipamentos de uso público do porto, bem como suas condições específicas de aplicação e incidência, estão publicadas no site da CDSA (<www.docasdesantana.com.br/index.php/operacional/tarifa-portuaria>) e no site da ANTAQ (www.antaq.gov.br/portal/tarifas/Documentacao/Pdf/TarifasPortuariasMacapa.pdf), especificamente na Tabela V “Suprimento de Utilidades, Equipamentos Portuários e Serviços Diversos”.

Art. 201. A cobrança referente à remuneração pelo uso do equipamento será efetuada até o final do mês da solicitação, ou conforme condições da tabela de tarifas públicas.

Art. 202. A Administração do Porto pode, a qualquer tempo, suspender o uso dos equipamentos e aparelhos de sua propriedade no caso de uso inadequado dos mesmos, não arcando com qualquer ônus derivado de tal medida.

Parágrafo único. O descumprimento do disposto no caput deste artigo será reportado à ANTAQ visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas na Resolução ANTAQ nº 3.247/2014.



CAPÍTULO XIII – UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS DE TERCEIROS, DE USO PÚBLICO

Seção I - Da regulamentação

Art. 203. O uso público de equipamentos portuários de terceiros, ou seja, a utilização de equipamentos de propriedade de um operador portuário por outros operadores portuários, para a realização de operação portuária em instalações de uso público não arrendadas, na área do porto organizado, seguirá o disposto na Lei nº 12.815/2013, no Decreto nº 8.033/2013 e na Portaria SEP/PR nº 111, de 07 de agosto de 2013.

Art. 204. O operador portuário titular de equipamentos portuários instalados no cais público do Porto de Santana não poderá recusar o fornecimento do serviço de operação de guindaste, de qualquer tipo, na carga e descarga de embarcações, a outros operadores portuários, nas condições constantes de sua tabela de preços máximos de referência para a prestação de serviços a outros operadores portuários, incluídos os apetrechos de carga de equipamentos auxiliares, *spreaders*, funis, caçambas automáticas (*clamshells*), nem desativar ou remover guindaste(s) sem o antecipado conhecimento da Administração do Porto.

§ 1º A tabela de preços máximos de referência deverá ser apresentada à Administração do Porto quando do processo de pré-qualificação de operador portuário, nos termos do inciso IX do artigo 10 da Portaria SEP/PR nº 111, de 7 de agosto de 2013.

§ 2º Os operadores portuários e/ou arrendatários de instalações portuárias, quando detentores de equipamentos passíveis de utilização por outros operadores portuários, deverão apresentar à Autoridade Portuária uma relação completa de tais equipamentos, informando suas quantidades e características operacionais.

Art. 205. O pedido de utilização de equipamentos de propriedade de outro operador portuário, para a realização de operação portuária em instalações de uso público não arrendadas, deverá ser apresentado pelo operador interessado ao detentor dos equipamentos, com antecedência mínima de 15 dias da data de início da operação, acompanhado de minuta de contrato.

Art. 206. As partes deverão encaminhar à Autoridade Portuária, para conhecimento e acompanhamento, uma via do contrato firmado, bem como de eventuais aditivos, em até 30 dias de sua formalização.

Art. 207. Os preços a serem cobrados pela utilização de equipamentos serão fixados por livre negociação, cabendo à Autoridade Portuária arbitrar, em âmbito administrativo, mediante solicitação de qualquer das partes, os preços de tais serviços.

Seção II - Dos equipamentos flutuantes

Art. 208. Não há equipamentos flutuantes de terceiros para uso público no Porto de Santana.



Seção III - Dos guindaste de cais

Art. 209. A arrendatária AMCEL possui um guindaste do tipo *shiploader* junto ao berço de atracação 1, usado para o carregamento de cavacos de madeira e alimentado por correias transportadoras que interligam sua área de armazenamento ao referido berço, conforme descrito na Tabela 10.

Tabela 10 – Listagem dos equipamentos do tipo “guindaste de cais” de terceiros

Tipo	Marca e Modelo	Capacidade Nominal	Quantidade	Proprietário	Utilização	Local principal de utilização
Shiploader	Fulghum Industries, U.S.A.	800 t/h	1	AMCEL	Embarque de cavacos de madeira	Berço 1

Seção IV - Dos outros equipamentos portuários

Art. 210. A arrendatária AMCEL possui transportadores de correia junto ao berço de atracação 1, usados para transporte de cavacos de madeira de sua área de armazenamento até o guindaste do tipo *shiploader*, conforme características descritas na Tabela 11.

Tabela 11 – Listagem de outros equipamentos portuários de terceiros

Tipo	Marca e Modelo	Quantidade	Proprietário	Utilização	Local principal de utilização
Transportador de correia	TC-04	104 m	AMCEL	Movimentação de cavacos de madeira	Berço 1
Transportador de correia	TC-04-A	87 m	AMCEL	Movimentação de cavacos de madeira	Berço 1
Transportador de correia	TC-05	186 m	AMCEL	Movimentação de cavacos de madeira	Berço 1



CAPÍTULO XIV – OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I - Das operações portuárias pela administração do porto

Atuação da administração do porto como operador portuário nato

Art. 211. Nas áreas do Porto Organizado de Santana a operação portuária será realizada exclusivamente por operador portuário pré-qualificado pela CDSA, arrendatário ou não, ressalvadas as hipóteses do art. 28 da Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

§ 1º Segundo o disposto na Lei nº 12.815/2013, considera-se pré-qualificada como operador portuário a Administração do Porto de Santana, exercida pela CDSA.

§ 2º Apesar de pré-qualificada para tal, a CDSA não executa operações portuárias, exceto no caso de locação de equipamentos de propriedade do porto por interessados na operação de carregamento e desova de contêineres e em operações internas e externas, hipóteses nas quais tais atividades serão exercidas por funcionários do quadro próprio da CDSA, admitidos por concurso público.

§ 3º Em conformidade com o estabelecido na Lei nº 12.815/2013, compete à Administração do Porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do caput do artigo 26 da referida lei, quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido por este Regulamento de Exploração do Porto.

Relação da Administração Portuária com os demais operadores portuários, inclusive arrendatários

Art. 212. A pré-qualificação do operador portuário interessado em operar nas instalações localizadas dentro da área do Porto Organizado de Santana será efetuada perante a CDSA, em conformidade com as normas, os critérios e os procedimentos estabelecidos na Portaria SEP nº 111 de 07 de agosto de 2013.

Art. 213. Sem prejuízo da fiscalização permanente da ANTAQ, cabe à CDSA a fiscalização direta da operação portuária, zelando pela regularidade, continuidade, eficiência, atualidade, generalidade, modicidade, segurança e respeito ao meio ambiente.

Parágrafo único. A Administração do Porto reportará eventuais infrações administrativas à ANTAQ dentro do prazo de 72 horas de sua ocorrência ou conhecimento.

Art. 214. O operador portuário com Certificado de Qualificação de Operador Portuário vencido ou cancelado está proibido de realizar suas atividades dentro do porto organizado até a sua completa regularização perante a CDSA.

Parágrafo único. O descumprimento do disposto no caput deste artigo será reportado à ANTAQ visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas na Resolução ANTAQ nº 3.274/2014.



Art. 215. Após 30 dias da decisão administrativa definitiva da CDSA, o inadimplente quanto ao pagamento de tarifas portuárias ficará impedido de utilizar os equipamentos e a infraestrutura do porto.

Art. 216. Compete ao operador portuário dirigir e coordenar as operações portuárias sob sua responsabilidade, sem prejuízo da supervisão e acompanhamento da CDSA.

Art. 217. Os serviços portuários serão livremente contratados entre o operador portuário e o tomador de serviço.

Art. 218. Quando houver execução da movimentação ou armazenagem de carga, compartilhada por dois ou mais operadores dentro do porto ou de uma mesma instalação portuária, esses serão solidariamente responsáveis perante o usuário ou a Administração do Porto e a ANTAQ.

Parágrafo único. Ainda que executado por terceiros, o serviço permanecerá sob responsabilidade do operador portuário a que estiver afeta a atividade portuária.

Art. 219. O operador portuário deverá recusar o recebimento de mercadorias destinadas a embarque ou provenientes de desembarque, quando se apresentarem em condições inadequadas ao transporte, armazenagem, manipulação, e entrega à embarcação, devendo comunicar o ocorrido à CDSA.

Art. 220. O operador portuário se responsabiliza por quaisquer pessoas, máquinas, equipamentos ou veículos que adentrarem na área portuária a seu serviço.

Parágrafo único. Todos os veículos de carga a serviço do operador portuário que adentrarem na área pública do porto devem possuir Registro Nacional de Transportador Rodoviário de Carga (RNTRC), observado o disposto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e em normativos da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Seção II - Das operações portuárias características do porto

Art. 221. O Porto de Santana realiza suas operações por meio de operadores portuários pré-qualificados junto à Administração do Porto, que estão aptos a movimentar os seguintes tipos de carga:

- I - granéis sólidos;
- II - granéis líquidos;
- III - carga geral solta;
- IV - contêineres;
- V - passageiros.

Parágrafo único. É predominante no porto a movimentação de granéis sólidos no sentido de exportação, sobretudo cavaco de madeira e minério de ferro.

Art. 222. Cabe ao operador portuário, nas áreas do Porto Organizado objeto deste Regulamento, realizar todas as etapas das atividades para as quais se habilitou.



Art. 223. O operador portuário deve realizar as operações em conformidade com os procedimentos estabelecidos neste Regulamento para cada natureza de carga, conforme segue:

- I - procedimento para carregamento de carga geral e contêineres:
 - a) transporte das cargas;
 - b) alocação na área de armazenagem do porto;
 - c) preparação para embarque;
 - d) preparação dos porões da embarcação, de acordo com a natureza de movimentação da carga;
 - e) transporte e arrumação da carga na embarcação;
 - f) preparação e operação do equipamento da embarcação;
 - g) peça da carga na embarcação;
 - h) desova/ova de contêineres para fiscalização, quando houver;
 - i) limpeza na faixa de cais, trajeto e local de armazenagem utilizado na operação.

- II - procedimentos para descarregamento de carga geral e contêineres:
 - a) retirada ou desfazimento da peça da carga;
 - b) preparação e operação do equipamento da embarcação;
 - c) transporte e entrega da carga no local de armazenagem;
 - d) arrumação da carga no local de armazenagem;
 - e) desova/ova de contêineres para fiscalização, quando houver;
 - f) limpeza na faixa de cais, trajeto e local de armazenagem utilizado na operação.

- III - procedimentos para carregamento/d Descarregamento de granel sólido:
 - a) preparação dos porões para receber ou descarregar;
 - b) recheio e aplainamento da carga;
 - c) preparação e operação do equipamento para carregamento e/ou descarregamento;
 - d) lonamento entre o berço e o costado da embarcação;
 - e) transporte e entrega da carga no local de armazenagem;
 - f) para o transporte, os veículos deverão estar devidamente lonados, de forma a não produzir a queda de resíduos nas vias de circulação do porto;
 - g) limpeza na faixa de cais, trajeto e local de armazenagem utilizado na operação.

- IV - procedimentos para carregamento/d Descarregamento de granel líquido:
 - a) atracação de navio-tanque no berço de atracação 2;
 - b) após atracação, inicia-se a operação de conexão do(s) mangote(s) nos manifolds (tomadas) localizados no berço de atracação e no navio;
 - c) após conexão dos mangotes e realizados os procedimentos operacionais pelo operador, inicia-se a operação de descarga do granel líquido por meio das tubovias;
 - d) o operador monitora a vazão (m³/h) e a pressão (kgf/ cm²) durante a operação de descarga;
 - e) manobras de abertura e fechamento de válvulas são realizadas durante a descarga, quando o produto é destinado para vários locais de armazenamento;
 - f) o granel líquido é armazenado nos tanques/esferas/cilindros/balsas dos arrendatários.



Art. 224. A movimentação de carga de uma embarcação para outra (transbordo), atracada ou costada, deverá ser realizada pelo operador portuário de forma a não produzir queda da mesma no meio hídrico.

Art. 225. Os procedimentos de remoção, com movimentação de um para outro porão ou para convés e vice-versa, no mesmo plano ou planos diferentes, devem ser realizados pelo operador portuário de forma a não produzir danos ao meio ambiente.

Art. 226. Operações especiais estarão sujeitas à aprovação por parte da Administração do Porto, que analisará a viabilidade destas em face de possíveis conflitos com as operações usuais do porto.

Art. 227. As estatísticas de movimentação de cargas no Porto Organizado de Santana estão disponíveis no site da CDSA, no link: <<http://www.docasdesantana.com.br/index.php/operacional/estatistica>>, e no site da ANTAQ, dentro do Sistema de Informações Gerenciais (SIG) desta agência.

Seção III - Dos operadores portuários

Pré-qualificação

Art. 228. O operador portuário é a pessoa jurídica pré-qualificada junto à Administração do Porto para a execução das atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Art. 229. As normas, os critérios e os procedimentos para pré-qualificação dos operadores portuários constam da Portaria SEP/PR nº111, de 07 de agosto de 2013.

Art. 230. Os procedimentos específicos da Administração do Porto para a recepção, análise e decisão dos pedidos de pré-qualificação de operador portuário no Porto Organizado de Santana constarão em norma complementar da Administração do Porto, disponível aos interessados mediante solicitação à Diretoria de Operações através do e-mail <operacional@docasdesantana.com.br>.

Atribuições

Art. 231. Cabe ao operador portuário cumprir as regras deste Regulamento e demais normas da Administração do Porto, inclusive as de caráter e aplicação geral que vierem a ser estabelecidas.

Art. 232. O operador portuário tem, obrigatoriamente, que estar habilitado a realizar todas as etapas do processo de movimentação e armazenagem de carga na categoria em que se habilitar, dispondo de equipamentos suficientes para atender à produtividade mínima estabelecida pela Administração do Porto.

Art. 233. Os serviços de operador portuário serão contratados pelo dono da mercadoria, pelo armador ou seus prepostos.



§ 1º As operações portuárias só poderão ocorrer após as devidas autorizações da Autoridade Portuária e dos demais órgãos anuentes na operação portuária.

§ 2º O operador portuário deverá encaminhar à Administração do Porto, em prazo máximo de 72 horas após o término da operação, um relatório referente aos serviços executados.

Art. 234. Fica a critério da Administração do Porto guarnecer, com pessoal próprio, os equipamentos ou aparelhos de sua propriedade requisitados pelos operadores portuários.

Art. 235. 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. 236. É dispensável a intervenção do operador portuário em operações:

- I - que, por 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;
- II - de embarcações empregadas:
 - 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 às atividades de recheio;
- III - relativas à movimentação de:
 - a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;
 - b) materiais por 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 e de lubrificantes à navegação.

Art. 237. Caso o interessado entenda necessária a utilização de mão de obra complementar para execução das operações referidas no Art. 236, deverá requisitá-la junto ao OGMO.

Responsabilidades

Art. 238. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 239. 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.

Art. 240. O operador portuário responde perante:



- I - a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e aos equipamentos de que ela seja titular ou 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 provocadas 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 e contribuições incidentes sobre o trabalho portuário avulso;
- 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 do porto onde se acham depositadas ou devam transitar;
- VIII - os órgãos ambientais, perante às inobservâncias de proteção e segurança ao meio ambiente.

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.

Art. 241. Para os efeitos dos incisos II e III do Art. 240, a responsabilidade será apurada mediante conferência realizada pela entidade que entrega e pela entidade que recebe a mercadoria, tendo em vista:

- I - a espécie, o peso, a marca e a contramarca 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. 242. 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. 243. O recebimento das mercadorias, que apresentarem as condições referidas no Art. 242, não implicará qualquer responsabilidade para o depositário ou para o operador portuário, desde que feitas as devidas ressalvas perante o armador ou seu preposto.

Art. 244. É permitido ao operador portuário subcontratar outro operador portuário, desde que esteja habilitado pela Administração do Porto na categoria das operações que deva realizar.

Art. 245. 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. 246. As embarcações que movimentarem mercadorias em porões diferentes poderão fazê-lo com operadores portuários distintos, com responsabilidades e titularidades próprias.



Art. 247. 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. 248. 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.

Art. 249. Além das responsabilidades estabelecidas nos artigos precedentes, o operador portuário responde, entre outros:

- I - pela preservação do meio ambiente;
- II - pelo cumprimento das normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho portuário - NR-29;
- III - pela obrigatória comunicação à Administração do Porto, de imediato, na ocorrência de acidentes de qualquer natureza, ilícitos e violações do sistema de segurança pública portuária;
- IV - pela conformidade, em todos os aspectos, dos veículos que transportam cargas que lhe forem confiadas, em especial, entre outras, as da NR-29 e, no caso de cargas perigosas, se estão de acordo com a NBR 9735/2005;
- V - pela devolução, à Administração do Porto, dos cais, redes de serviço e instalações de apoio ao trabalhador portuário que lhe foram colocados à disposição para operação, nas mesmas condições de limpeza e conservação como foram recebidos pelo operador portuário, respondendo por eventuais despesas de manutenção corretiva dos danos devidamente constatados como tendo ocorrido no período em que tais instalações estiveram a sua disposição;
- VI - pela atividade de movimentação de passageiros a bordo de navios, no embarque, desembarque e trânsito nas instalações portuárias, executada de acordo com instruções de seu comandante ou de seus prepostos, atendidas as exigências das demais autoridades intervenientes na atividade portuária.

Operadores Portuários Habilitados

Art. 250. A relação atualizada dos operadores portuários habilitados a operar no Porto Organizado de Santana, a validade de seus certificados, bem como suas informações de contatos estão disponíveis no site da Administração do Porto, no seguinte link: <<http://www.docasdesantana.com.br/index.php/operacional/tarifa-portuaria/12-informacoes-operacionais/102-auto-generate-from-title>>.

Seção IV - Da movimentação de passageiros

Art. 251. A movimentação de passageiros no porto ocorre exclusivamente com “navios de cruzeiros” (Transatlânticos).

Art. 252. O porto não dispõe de estruturas específicas para recepção e atendimento de passageiros, devendo o operador responsável providenciar toda a logística para tal operação.



Art. 253. Na ausência ou desinteresse de operador portuário habilitado para movimentação de passageiros, a administração do porto autorizará a operação à pessoa jurídica interessada, mediante solicitação formal e justificativa da impossibilidade de qualificação como operador portuário.

§ 1º A pessoa jurídica autorizada para operação de turismo terá a autorização revogada no momento em que qualquer operador portuário se qualificar para movimentação de passageiros perante a Administração do Porto.

§ 2º A pessoa jurídica autorizada para operação de turismo estará sujeita às normas e regulamentações da Administração do Porto, bem como ao pagamento de tarifas portuárias.

Art. 254. É de responsabilidade da empresa de navegação prestar o devido atendimento ao passageiro com deficiência ou com prioridade, dentro da área do porto, auxiliando o mesmo até o efetivo embarque na embarcação.

Art. 255. Por questões de segurança, durante a movimentação de passageiros no porto não serão permitidas operações simultâneas de carga e descarga nas embarcações, cabendo à guarda portuária a fiscalização.

Seção V - Da armazenagem nas instalações de uso público

Art. 256. As instalações de armazenagem em instalações de uso público estão descritas e definidas no Capítulo VIII deste regulamento, na seção que trata da “Utilização dos Serviços de Armazenagem”.

Seção VI - Da movimentação e do transporte de mercadorias nos recintos portuários

Art. 257. 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 de acordo com as definições da Lei 12.815/2013:

- I - estiva: a movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peaço e despeço, 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. 258. O transporte interno de mercadorias nos recintos portuários deverá ser feito 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. 259. A movimentação de carga executada 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.

Art. 260. 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. 261. 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. 262. A movimentação de carga deverá se realizar preferencialmente com a embarcação atracada em berço de acostagem.

Art. 263. A descarga ou embarque de mercadorias só será realizado após apresentação da documentação hábil e cumpridas as exigências legais pertinentes, inclusive pagamento ou caução das taxas portuárias devidas.

Art. 264. 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 recebedoras e entregadoras.

Art. 265. 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. 266. 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. 267. 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. 268. 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 na área do porto.

Art. 269. Ainda que a atividade de transporte seja executada por terceiro, na área do porto, ela será sempre considerada sob a responsabilidade do operador portuário a que estiver afeta a atividade portuária.

Art. 270. O transporte de mercadorias nos recintos portuários deve ser realizado segundo as seguintes normativas:

- I - Regulamento Aduaneiro, que contém as regras para entrada e saída de mercadorias nos recintos portuários alfandegados, e o qual pode ser acessado através do link <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6759.htm>;
- II - Resolução nº 001/2013 PRESI/CDSA, que estabelece normas para controle de entrada e/ou saída de pessoas e bens por meios terrestres (a pé ou veículos automotores) e marítimos na área do Porto Organizado de Santana;
- III - Regulamento de Tráfego Interno nº. 001/2014-CDSA, que disciplina a rota de tráfego de veículos, equipamentos, ciclistas e pedestres, bem como a movimentação de cargas no cais, plataformas, pátios, estacionamentos, armazéns e os demais espaços operacionais.

Seção VII - Do trabalho portuário

Art. 271. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco serão prestados por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos, nos termos da Lei nº 12.815/13.

Art. 272. 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 entre trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 273. A requisição de trabalhador portuário avulso (TPA) deverá ser efetuada pelo operador portuário junto ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), com antecedência mínima de 24 horas, de segunda a sexta, entre 08h00 e 12h00 ou entre 14h00 e 18h00.

§ 1º O OGMO escalará através do sistema de rodízio o terno requisitado pelo operador portuário.

§ 2º O quantitativo de composição do terno é aquele definido em Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho firmado com operador portuário e homologado junto ao MTE.



§ 3º A partir da escalação, o OGMO encaminhará ao requisitante a lista de TPAs autorizados a acessar o porto informando o nome completo e número de registro.

Art. 274. Fica proibida a entrada e/ou permanência de TPA não escalado pelo OGMO nas instalações portuárias.

Art. 275. O OGMO deverá dispor de Técnico de Segurança do Trabalho em todo o período da operação, fiscalizando a utilização de Equipamento de Proteção Individual (EPI) ou Equipamento de Proteção Coletiva (EPC) pelos trabalhadores portuários avulsos e outras questões relativas à segurança do trabalho.

Art. 276. Os Acordos Coletivos de Trabalho serão feitos entre os operadores portuários e as Classes Sindicais, sendo que neles devem constar a quantidade de trabalhadores (composição da equipe) e os valores das taxas de remuneração dos serviços.

Art. 277. Todas as operações portuárias realizadas no cais e nas áreas arrendadas do porto estão sob a fiscalização da ANTAQ, da Administração do Porto e do OGMO.

Art. 278. Os seguintes sindicatos de trabalhadores portuários atuam no Porto de Santana:

- I - Sindicato dos Estivadores do Estado do Amapá:
 - a) sede: Rua Odilardo Silva, 2381, Bairro do Trem, Macapá (AP), CEP 68.900-150;
 - b) telefone: (96) 3222-1985 ou 3222-5567;
 - c) e-mail: setemeap@tvsom.com.br;
- II - Sindicato dos Arrumadores do Estado do Amapá:
 - a) sede: Rua Doutor Valter da Silva Pacheco, 45, Bairro Jardim Marco Zero, Macapá (AP), CEP 68908-500;
 - b) telefone: (96) 3222-2698 ou 3281-1863;
- III - Sindicato dos Conferentes do Estado do Amapá:
 - a) sede em Belém (PA) e Delegacia no Estado do Amapá;
 - b) telefone: (96) 99112-5155;

Art. 279. Os contatos do OGMO são:

- I - sede: Rua Claudio Lúcio Monteiro, 1445, Remédios, Santana (AP), CEP 68.925-000;
- II - telefone: (96) 3281-5350;
- III - e-mail: ogmo@uol.com.br.

Seção VIII - Da tarifa portuária

Art. 280. A utilização da infraestrutura portuária e a prestação de serviços pela Administração do Porto serão cobradas do requisitante conforme fixado na tarifa portuária.

Art. 281. A tarifa do Porto de Santana encontra-se disponível no site da CDSA, no link <<http://www.docasdesantana.com.br/index.php/operacional/tarifa-portuaria>>, devidamente aprovada pela ANTAQ conforme A Resolução nº 1.254 de 13 de Fevereiro de 2009 e



homologada pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) através da Deliberação nº 001/2009-CAP-AP, de 18 de fevereiro de 2009.

Seção IX - Dos preços dos serviços dos operadores, rebocadores e da praticagem

Art. 282. Os serviços dos operadores e rebocadores são livremente negociados e acordados entre as partes e, portanto, seus preços são fornecidos diretamente aos interessados e devem ser solicitados diretamente aos prestadores desses serviços, conforme os cadastros disponibilizados neste Regulamento.

Art. 283. Os serviços de praticagem, por sua vez, são livremente negociados e acordados entre as partes, respeitada a regulação de preços proposta pela Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP), criada por meio do Decreto nº 7.860/2012, e devidamente homologada pela Autoridade Marítima.



CAPÍTULO XV – SERVIÇOS NÃO PORTUÁRIOS

Seção I - Do trânsito de mercadorias nas vias de uso público

Condições de uso das vias públicas

Art. 284. Para fins deste Regulamento, compreendem-se como via de uso público todas as vias oficiais declaradas e aceitas pela prefeitura, e abertas ao uso público.

Art. 285. O trânsito de mercadorias nas vias de uso público que tenham como destino o Porto Organizado de Santana ou que dele estejam se retirando, deverá atender às normas estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro, bem como à NR-29 do Ministério do Trabalho e Emprego.

Art. 286. Deverão ser cumpridas também as exigências de estanqueidade da carga e de sinalizações luminosas e sonoras estabelecidas pelos órgãos de trânsito competentes.

Parágrafo único. Para o transporte de cargas nas vias de uso público, bem como nas vias internas do porto, recomenda-se que:

- I - o peso da carga do veículo não esteja acima do limite superior suportado por sua carroceria;
- II - o peso total do veículo não esteja acima da capacidade de suporte das vias de tráfego;
- III - os veículos que transportam granéis sólidos deverão transitar devidamente lonados, de forma a evitar a queda de material nas vias de circulação, sendo que o lonamento deve ocorrer logo após o carregamento do caminhão;
- IV - os veículos do tipo caçamba não podem utilizar tábuas de madeira ou qualquer outro tipo de dispositivo na parte superior da caçamba com o objetivo de prolongar as laterais e, dessa forma, aumentar indevidamente a capacidade de carga. São toleráveis apenas tábuas com até 30 cm de altura, inteiras e sem frestas, que evitem derramamento de material nas vias.

Art. 287. As regras para o trânsito de veículos e de mercadorias nas vias internas de circulação do porto constam no Capítulo XVIII – Vigilância e Segurança Portuária – deste Regulamento.

Instalações para motoristas e triagem

Art. 288. Não existem instalações específicas de apoio aos motoristas e nem centro de triagem para atender aos caminhões que se destinam ao porto.

Fiscalização

Art. 289. A fiscalização do trânsito de mercadorias nas vias de uso público será feita pelos órgãos competentes em função do tipo de jurisdição da via (municipal, estadual ou federal).



Seção II - Do carregamento de bagagem

Art. 290. Na operação de navios de passageiros (Transatlânticos) as agências de turismo envolvidas deverão providenciar todos os serviços de apoio aos passageiros, dentre eles o de carregamento de bagagens, devendo haver anuência antecipada por parte da Administração do Porto para a prestação desses serviços dentro da área sob sua jurisdição.

Art. 291. Os carregadores de bagagem estão sujeitos a todas as normas do porto, sobretudo às relativas à segurança e meio ambiente.

Art. 292. Para acesso, os carregadores de bagagem deverão ser credenciados junto à Administração do Porto.

Art. 293. O acesso será autorizado de acordo com a demanda, em quantidade a ser determinada pela Administração do Porto e de forma a não prejudicar o bom funcionamento do porto.

Seção III - Da amarração de navios

Art. 294. A empresa credenciada junto à Administração do Porto para realização de serviços de amarração de navios consta na Tabela 12.

Tabela 12 – Empresa credenciada para serviço de amarração de navios

Empresa	Efetivo	Contato	Endereço
Amapá Shippings	10 pessoas	(96) 3242-6066	Rua Leopoldo Machado, 2183, Centro, Macapá (AP)

Seção IV - Do fornecimento de material de estiva

Art. 295. A empresa credenciada junto à Administração do Porto para fornecimento de material de estiva consta na Tabela 13.

Tabela 13 – Empresa credenciada para fornecimento de material de estiva

Empresa	Efetivo	Contato	Endereço
Amapá Shippings	10 pessoas	(96) 3242-6066	Rua Leopoldo Machado, 2183, Centro, Macapá (AP)

Seção V - Do abastecimento de combustível a equipamentos e embarcações

Art. 296. Não há serviço de abastecimento de embarcações e de equipamentos no Porto de Santana.

Parágrafo único. O Porto de Belém é o mais próximo a oferecer os serviços de abastecimento de navios.

Seção VI - Da coleta e destinação de resíduos no porto, inclusive em embarcações

Disponibilidade

Art. 297. Os serviços de coleta, transporte e destinação de resíduos provenientes de embarcações e das instalações da CDSA são realizados por meio de empresa terceirizada,



cadastrada junto à Administração do Porto nos termos dos preceitos estabelecidos na Resolução ANTAQ nº 2.190/2011 e apresentada na Tabela 14.

Tabela 14 – Empresa credenciada para coleta, transporte e destinação de resíduos no porto, inclusive em embarcações

Empresa	E-mail	Telefone	Endereço
Tratalix Serviços Ambientais do Brasil Ltda.	tratalix@hotmail.com	(96) 3222-1754	Rodovia Duca Serra, 4379 C, Distrito do Coração, Macapá (AP)

Regras e restrições sanitárias, ambientais e aduaneiras

Art. 298. As regras referentes à coleta e à destinação de resíduos sólidos estão descritas Seção IV do Capítulo XVI deste Regulamento.

Seção VII - Da certificação de mercadorias

Art. 299. Atualmente não há empresa credenciada junto à Administração do Porto para fornecimento de serviços de certificação de mercadorias.

Seção VIII - Da manutenção e reparos

Art. 300. Atualmente não há empresa credenciada junto à Administração do Porto para fornecimento de serviços de manutenção e reparos.

Seção IX - Dos outros serviços oferecidos à carga e ao navio

Art. 301. As empresas da região que prestam outros serviços à carga e ao navio encontram-se descritas na Tabela 15.

Tabela 15 – Empresas credenciadas para a prestação de serviços à carga e ao navio no Porto de Santana

Empresa	Atividade	E-mail	Telefone	Endereço
Silmar Navegação	Serviços de apoio à navegação	atendimento@silmarnavegacao.com.br	(96) 3283-0500	Rua Ubaldo Figueira, 1333 A, Santana (AP)



CAPÍTULO XVI – MEIO AMBIENTE, SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO PORTUÁRIO

Seção I - Da Segurança na operação portuária

Art. 302. As Normas Regulamentadoras (NR) do Ministério do Trabalho e Emprego, previstas no Capítulo V da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e aprovadas pela Portaria nº 3.214/78 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), estabelecem os requisitos mínimos de segurança e saúde para as atividades de trabalho.

Art. 303. A NR-29, sobre saúde e segurança no trabalho portuário, trata, em especial:

- I - da proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais;
- II - de facilitar os primeiros socorros a acidentados;
- III - de alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde para o trabalhador portuário.

Art. 304. A segurança na operação portuária é de responsabilidade dos arrendatários, operadores portuários, agências de navegação, armadores, OGMO e demais usuários do porto organizado, respeitando os ditames das NR constantes na Portaria nº 3.214/78 do MTE.

Art. 305. Com base nas diretrizes constantes das NRs e nas legislações complementares, a administração da CDSA exerce, dentro dos limites da área do porto organizado, permanente fiscalização sobre os arrendatários, os operadores portuários, as agências de navegação, os armadores, o OGMO e os demais usuários do porto, a fim de que as operações portuárias se realizem com regularidade, eficiência, respeito ao meio ambiente e, sobretudo, segurança dos trabalhadores.

Art. 306. A fiscalização com foco na segurança dos trabalhadores é realizada por profissional especializado em Segurança do trabalho, através de inspeção no local de trabalho e inspeção documental, sendo exigida a apresentação de comprovantes do cumprimento dos aspectos legais relativos à segurança e saúde do trabalho, tais como:

- I - plano de ação operacional;
- II - Análise Preliminar de Riscos (APR);
- III - Permissão para o Trabalho (PT);
- IV - inspeção de veículos e máquinas;
- V - ficha de entrega de Equipamento de Proteção Individual (EPI);
- VI - registro de empregados;
- VII - mapa estatístico de acidentes;
- VIII - Atestado de Saúde Ocupacional (ASO).

Art. 307. É obrigatório que os arrendatários, os operadores portuários, as agências de navegação, os armadores, o OGMO e os demais usuários do porto que admitam trabalhadores como empregados elaborem e mantenham atualizado o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), conforme exigido pela NR-09, contendo plano de ação para o controle dos riscos causados por agentes físicos, químicos e biológicos existentes nos ambientes de trabalho.



Art. 308. Os serviços a serem executados pelos usuários do porto são autorizados somente mediante o encaminhamento prévio à CDSA da Análise Preliminar de Risco (APR) e da Permissão de Trabalho (PT) sobre a atividade a ser executada.

Art. 309. Todos os trabalhadores que necessitem realizar alguma atividade, em especial na área operacional do porto, devem passar por treinamento de integração junto à área de Segurança do Trabalho da CDSA antes do início das atividades, sendo realizado o Diálogo de Segurança (DDS) e a verificação dos certificados de aprovação e estado de conservação dos Equipamentos de Proteção Individual (EPI), conforme dispõe a NR-06.

Art. 310. Em atendimento à NR-05, o Porto Organizado de Santana mantém formada a Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP), que, em conjunto com outras comissões afins, das empresas usuárias do porto, realizam, anualmente, a Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (SIPATP), com palestras voltadas à promoção da saúde e segurança dos trabalhadores portuários.

Art. 311. É obrigatório que os arrendatários, operadores portuários, agências de navegação, armadores, OGMO e demais usuários do porto comuniquem de forma imediata à Administração do Porto sempre que houver a ocorrência de acidente de trabalho ou quase acidente na área do porto, sendo obrigatório o encaminhamento à CDSA de uma cópia do relatório da análise do acidente, bem como da Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT).

Parágrafo único. Os responsáveis serão convocados a comparecer junto à Administração do Porto para discussão dos fatos ocorridos, sendo feita divulgação posterior aos trabalhadores, por meio de informativos e Diálogos de Segurança (DDS) e do mapa estatístico de acidentes ao MTE.

Art. 312. O Porto Organizado de Santana dispõe de equipe técnica de profissionais de saúde, administrada pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), para atendimento dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A equipe técnica dispõe de uma ambulância fornecida pela administração da CDSA para uso em casos onde seja necessário o encaminhamento da vítima a um pronto socorro.

§ 2º Em caso de necessidade, esse atendimento é estendido aos demais usuários do porto.

Art. 313. O combate a eventuais casos de incêndio é realizado por um sistema de proteção composto por unidades extintoras portáteis e hidrantes de calçada, sendo operado por equipe treinada de colaboradores, em especial, pela guarda portuária e por membros da CPATP.

Art. 314. Além da obrigatoriedade de apresentação do ASO, os trabalhadores do porto são convocados pela administração da CDSA a participarem de campanhas de imunização, na qual cada trabalhador deverá apresentar sua carteirinha de vacinação.



Seção II - Do Plano de Ajuda Mútua (PAM)

Art. 315. O Plano de Ajuda Mútua (PAM) do Porto Organizado de Santana tem por objetivo a atuação mútua na resposta a emergências nas instalações portuárias, mediante a utilização de recursos humanos e materiais de forma conjunta entre seus integrantes.

Art. 316. O PAM visa ao estabelecimento de prioridades das ações e à manutenção de constante relacionamento e interação dos participantes com as autoridades federais, estaduais e municipais responsáveis pela resposta a emergências.

Art. 317. A participação no PAM do Porto Organizado de Santana não representa nem representará, à empresa ou ao órgão que está prestando auxílio, qualquer responsabilidade civil e/ou criminal pelo acidente ou decorrente do auxílio prestado.

Art. 318. As situações abrangidas pelo PAM nas instalações dos participantes são:

- I - incêndio ou explosão;
- II - vazamento de produtos perigosos;
- III - condições adversas de tempo que afetem a segurança das operações portuárias;
- IV - colisão e abalroamento de embarcações;
- V - derrame de óleo;
- VI - queda de homem ao mar;
- VII - acidentes com trabalhadores nas operações portuárias.

Art. 319. São atribuições dos participantes do PAM:

- I - comunicar os membros da equipe de emergência local, em conformidade com o Plano de Ajuda Mútua (PAM);
- II - providenciar recursos materiais de sua competência, disponíveis para o rápido controle da situação;
- III - providenciar recursos humanos de sua competência;
- IV - participar dos programas de treinamentos e exercícios simulados;
- V - caso receba ou verifique denúncia de alguma emergência, na área de abrangência do PAM, acionar a Central do PAM por meio do plantão 24 h.

Art. 320. São fundadores do PAM:

- I - AMCEL;
- II - ANGLO AMERICAN;
- III - CDSA;
- IV - IPIRANGA;
- V - OGMO;
- VI - TRANSPETRO S.A;
- VII - ZAMAPÁ.

Art. 321. São parceiros intervenientes do PAM:

- I - ANVISA;
- II - Batalhão Ambiental;
- III - Capitania dos Portos;
- IV - Corpo de Bombeiros Militar;
- V - Defesa Civil Municipal;



- VI - IBAMA;
- VII - IMAP;
- VIII - Polícia Federal;
- IX - SEMA.

Art. 322. A permanência de uma empresa ou um órgão no PAM torna a instituição compromissada com todas as obrigações do Plano.

Art. 323. O PAM será gerenciado por uma Comissão Gerenciadora (COGPAM).

Art. 324. Em caso de emergência envolvendo um dos participantes, e havendo ativação do Plano, os demais atenderão de imediato a chamada, deslocando os recursos listados para o local da emergência e se apresentando para o coordenador da emergência, a fim de receber orientações quanto aos procedimentos a serem adotados.

Art. 325. Também será prestado socorro às comunidades circunvizinhas às áreas de abrangência do PAM, consideradas de risco em decorrência de uma emergência e/ou de um sinistro.

Art. 326. Para participar do PAM, as Empresas ou os Órgãos envolvidos devem disponibilizar permanentemente em suas instalações os materiais e procedimentos estabelecidos, quando aplicável.

§ 3º Os materiais e procedimentos obrigatórios são:

- I - Plano de Emergência Individual (PEI), com treinamentos periódicos das brigadas devidamente registrados;
- II - possuir rádios transceptores em frequência marítima;
- III - número de telefones de emergência do Corpo de Bombeiros, Polícia Militar, PAM e demais órgãos em local de fácil acesso na portaria e telefonista, com o devido treinamento das pessoas envolvidas;
- IV - maca para resgate de vítimas.

§ 4º Os materiais e procedimentos recomendáveis são:

- I - caixa de Primeiros Socorros, com material de imobilização de membros superiores, inferiores e colar cervical;
- II - roupa para aproximação;
- III - manta de abafamento.

Art. 327. Os participantes do PAM são obrigados a participar dos treinamentos promovidos pela Comissão de Gerenciamento.

Art. 328. Cabe à Comissão do PAM promover vistorias periódicas, visando conhecer as instalações de cada participante.

Art. 329. A empresa ou o órgão envolvido em uma emergência, tendo optado pela ativação do PAM, e dependendo do tipo e da proporção do evento, deverá comunicar a situação à Polícia Militar, aos Hospitais e Pronto Socorro, aos órgãos públicos ou às concessionárias de serviço (CEA/CAESA).



Art. 330. A coordenação das ações de emergência caberá à COGPAM até a chegada das demais entidades e órgãos públicos, e terá a obrigação de designar atividades para controlar a emergência, distribuindo ações para todos os componentes das brigadas dos Órgãos participantes do PAM.

Art. 331. A versão completa do PAM do Porto de Santana encontra-se disponível no site da CDSA, no seguinte link: www.docasdesantana.com.br/pam.

Seção III - Do Plano de Emergência Individual (PEI) e Plano de área

Art. 332. A elaboração do Plano de Emergência Individual (PEI) é motivada pelas diretrizes propostas na Resolução Conama nº 398, de 11 de junho de 2008, bem como na Norma Regulamentadora NR 29 (Segurança e Saúde no Trabalho Portuário), estabelecida pela Portaria nº 3.214/78 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

Art. 333. O PEI do Porto de Santana tem por objetivo estabelecer normas e procedimentos para o atendimento aos incidentes de poluição por óleo, nos seus diversos tipos, com emprego de recursos próprios (humanos e materiais) ou, adicionalmente, com recursos de terceiros, por meio de acordos previamente firmados.

Art. 334. Na forma da Resolução Conama nº 398/2008, as instalações portuárias, terminais, dutos, plataformas, as respectivas instalações de apoio, bem como sondas terrestres, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, localizadas na área do porto organizado, deverão dispor de Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo, com o devido parecer técnico de aprovação pelo órgão ambiental ou dispensa do PEI.

Art. 335. São considerados cenários acidentais para o PEI do Porto de Santana:

- I - acidentes pessoais;
- II - vazamento ou derrame de produtos perigosos;
- III - incêndio ou explosão;
- IV - poluição ou acidente ambiental;
- V - colisão e abalroamento de máquinas pesadas;
- VI - colisão e abalroamento de embarcações;
- VII - condições adversas de tempo que afetem a segurança das operações portuárias;
- VIII - queda de homem e/ou máquinas/equipamentos ao rio;
- IX - rupturas;
- X - acidentes de origem natural;
- XI - acidentes com transporte;
- XII - liberação de líquido inflamável, gás inflamável ou produtos perigosos das Classes ONU de 1 a 9.

Art. 336. O PEI define o dimensionamento dos recursos humanos e materiais necessários para as intervenções, a organização e o fluxo de comunicações, as medidas de recuperação de áreas atingidas, a política de treinamentos das equipes e os mecanismos de gestão e atualização do próprio Plano.



Art. 337. É indispensável que seja comunicado previamente aos responsáveis pelo Plano de Emergência quaisquer alterações ao nível das condições físicas da edificação ou da organização dos meios humanos afetos à segurança.

Art. 338. Na ocorrência de um incidente, o coordenador operacional deverá comunicar o fato ao Diretor-Presidente da CDSA, a quem caberá efetuar os contatos com a Secretaria Estadual de Meio Ambiente (SEMA), com a Delegacia da Capitania dos Portos em Santana, bem como acionar os meios de combate ao incidente.

Art. 339. Para todas as ocorrências, reais ou simuladas, deverá ser preenchido o “Relatório de Ocorrência de Emergência”.

Art. 340. Para cada situação deverá ser feita uma avaliação sobre o atendimento à ocorrência ou simulação, com o objetivo de procurar melhorar cada vez mais a eficácia do atendimento, sendo que o preenchimento do Relatório de Avaliação do atendimento deverá ser realizado de imediato.

Art. 341. Os dados administrativos, tais como números de telefones, endereços, nomes de participantes, entre outros, devem ser confirmados a cada três meses, ou alterados sempre que necessário.

Art. 342. Os treinamentos para habilitar os funcionários para o atendimento a emergências têm por objetivo:

- I - o combate a incêndio;
- II - a assistência de primeiros socorros;
- III - o abandono de área;
- IV - o combate ao derrame de óleo sobre o mar;
- V - as operações de recolhimento e limpeza do agente poluidor no mar e a proteção dos ecossistemas.

Art. 343. A versão completa do PEI encontra-se disponível no site da CDSA, no seguinte [link](http://www.docasdesantana.com.br/pei):
[.<www.docasdesantana.com.br/pei>.](http://www.docasdesantana.com.br/pei)

Seção IV - Do Plano de Gestão de Resíduos Sólidos (PGRS)

Art. 344. O Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) do Porto de Santana estabelece um conjunto de atividades para a coleta, o transporte e a destinação final de resíduos gerados no porto, visando atender à Lei nº 12.305, de 12 de agosto de 2010, regulamentada pelo Decreto 7.404, de 23 de dezembro de 2010, bem como à Resolução Anvisa nº 56, de 06 de agosto de 2008, à Resolução Conama nº 05, de 05 de agosto de 1993, e a outras normas vigentes.

Art. 345. Todas as pessoas físicas ou jurídicas que exerçam atividades na área do Porto Organizado de Santana são responsáveis pelo gerenciamento dos resíduos gerados em suas respectivas atividades na área do porto, devendo apresentar à Administração Portuária, anualmente, seu Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos atualizado.



Art. 346. A Administração do Porto é responsável pela elaboração, implantação e atualização do PGRS do porto, bem como pela fiscalização de seu atendimento por todas as pessoas físicas ou jurídicas que exerçam atividades na área do Porto Organizado de Santana.

Art. 347. A limpeza, a coleta e o armazenamento dos resíduos sólidos gerados nas instalações da CDSA são de responsabilidade de empresa terceirizada, sendo utilizado pessoal especializado e equipamentos de proteção adequados.

Art. 348. A versão completa do PGRS encontra-se disponível no *site* da CDSA, no seguinte link: [≤www.docasdesantana.com.br/pgrs>.](http://www.docasdesantana.com.br/pgrs)

Seção V - Dos programas de boas práticas

Art. 349. O Guia de Boas Práticas Portuárias, elaborado pela SEP/PR, será o instrumento norteador de boas práticas a serem adotadas no Porto de Santana.

CAPÍTULO XVII – RELAÇÕES PORTO-CIDADE

Seção I - Da revitalização de instalações portuárias

Art. 350. A Administração do Porto deve buscar desenvolver constantemente programas para revitalização de instalações portuárias.

Seção II - Da interface entre porto e cidade

Art. 351. Parte da área do Porto de Santana atualmente está ocupada de forma irregular por empresa privada, conforme destacado na Figura 13.

§ 1º Em 2014 a Administração do Porto recuperou judicialmente áreas que se encontravam ocupadas irregularmente por duas empresas privadas, conforme indicado na Figura 13.

§ 2º Em 2016, com a redefinição da poligonal do Porto Organizado de Santana, o bairro Novo Horizonte foi retirado de dentro da área do porto.



Figura 13 – Identificação das áreas ocupadas irregularmente no Porto Organizado de Santana
Fonte: Administração do Porto (2016)

Seção III - Do relacionamento com as comunidades no entorno do porto

Art. 353. A CDSA mantém o projeto “CDSA de mãos dadas com o esporte e a educação”, um programa de ação social com a comunidade voltado à educação e ao esporte, que oferece aulas de idiomas e escolinha de futebol.



- § 1º O público alvo do programa são crianças moradoras do bairro Novo Horizonte, no entorno do Porto de Santana.
- § 2º A CDSA gerencia e fornece ao programa a estrutura física, os professores, os materiais didáticos e os materiais esportivos necessários.
- § 3º A CDSA também contribui mensalmente com cestas básicas para as famílias das crianças e dos adolescentes participantes do programa.
- § 4º O projeto tem como parceiros a Prefeitura Municipal de Santana, o Governo do Estado do Amapá e as empresas Cianport, Mineração Vila Nova e Zamapá Mineração.



CAPÍTULO XVIII – VIGILÂNCIA E SEGURANÇA PORTUÁRIA

Seção I - Do Plano de Segurança Pública Portuária

Art. 354. A Administração do Porto teve seu Plano de Segurança Pública Portuária (PSPP) aprovado pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS) em 30 de Janeiro de 2004, por meio da Deliberação nº 20, obtendo a Declaração de Cumprimento nº 043/2005 por meio da Deliberação nº 055 de 28 de Janeiro de 2005.

Parágrafo único. Por ocasião da auditoria realizada pela CONPORTOS no mês de julho de 2012 no Porto de Santana, o PSPP está em processo de revisão, encontrando-se atualmente em fase de aprovação junto à referida Comissão.

Art. 355. Considerando o caráter sigiloso das informações contidas no PSPP, este Plano é confidencial e a solicitação de acesso ao seu conteúdo será objeto de análise por parte da Administração do Porto.

Parágrafo único. As solicitações referentes ao PSPP devem ser encaminhadas à Divisão de Segurança Portuária (DSP) da CDSA, conforme contatos informados a seguir:

- I - endereço: Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Bairro do Novo Horizonte, Santana (AP), CEP 68925-000;
- II - telefone: (96) 3314-1203 / 8133-1609;
- III - e-mail: dick@docasdesantana.com.br.

Art. 356. Conforme preconizado pelo item 3.5.1 da Resolução nº 12/2003 da CONPORTOS, os PSPPs dos portos organizados devem consolidar os planos de segurança dos terminais localizados nas suas áreas. Dessa forma, a cópia do PSPP da empresa Zamin Ferrous (terminal portuário de uso privado certificado, localizado ao lado da poligonal do Porto Organizado de Santana) permanece arquivada na Unidade de Segurança (US), sob responsabilidade do SSP, em condições de ser consultada a qualquer momento.

Seção II - Da certificação ISPS Code

Art. 357. Conforme descrito no Parágrafo único do Art. 354, a certificação do Porto de Santana está em fase de solicitação junto à CONPORTOS.

Seção III - Da norma de acesso ao porto de pessoas, veículos, cargas e bens

Art. 358. A entrada e/ou saída de pessoas e bens por meios terrestres (a pé ou com o uso de veículos automotores) na área da CDSA é regida pela Norma de Controle de Acesso de Pessoas e Veículos (NAPV) – Aplicabilidade ao Porto Organizado de Santana –, elaborada dentro do que preconiza o Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*International Ship and Port Facility Security Code – ISPS CODE*) e o Plano Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (PSPP/CONPORTOS), e aprovada pela Resolução nº 001/2013 (PRESI/CDSA).

Art. 359. Em resumo, de acordo com a Norma de Controle de Acesso de Pessoas e Veículos (NAPV):

- I - o acesso às instalações portuárias somente será possível a pessoas cadastradas no sistema da Unidade de Segurança do Terminal (US);
- II - como pessoas cadastradas, estão compreendidas os dirigentes e funcionários da CDSA, funcionários de empresas prestadoras de serviços, despachantes, motoristas de transportadoras, trabalhadores portuários avulsos, tripulantes de navios, funcionários de órgãos públicos, visitantes ou qualquer outro indivíduo que necessite transitar pelas instalações portuárias;
- III - para terem acesso às instalações portuárias, todos os veículos deverão estar cadastrados na US e há a necessidade de agendamento prévio à entrada;
- IV - quando da entrada ou saída do veículo, haverá vistoria interna e externa – excluídos os veículos oficiais de órgãos públicos –, a fim de obter autorização para adentrar uma área específica. O veículo deverá portar identificação com código de barras, fornecida pela Guarda Portuária, enquanto estiver nas instalações portuárias;
- V - para acesso, circulação ou armazenagem de cargas ou bens nas instalações portuárias, há a necessidade de autorização pelo setor de operações, além de estarem acompanhadas de documentos fiscais e/ou aduaneiros, bem como serem registradas no sistema de controle informatizado do Porto de Santana;
- VI - as cargas perigosas ou nocivas deverão ser comunicadas com antecedência de 24 horas ao setor operacional da CDSA, a fim de obterem autorização de acesso às instalações portuárias.

Art. 360. O conteúdo completo da NAPV encontra-se disponível no *site* da CDSA, no seguinte link: www.docasdesantana.com.br/napv.

Seção IV - Do plano viário do porto

Art. 361. A planta com os nomes de ruas, avenidas e demais componentes do sistema viário no entorno do porto, bem como o plano de circulação de veículos nas vias internas da CDSA, encontram-se detalhados na seção “Da utilização do sistema viário”, no Capítulo VIII – Utilização das instalações portuárias operacionais de uso público – deste Regulamento.

Art. 362. As vias internas da CDSA são sinalizadas com placas de trânsito que orientam os motoristas e pedestres quanto às suas regras de uso.

Art. 363. A circulação nas áreas internas da CDSA é regida pelo Regulamento de Tráfego Interno da CDSA (nº 001/2014), vigente atualmente, que regulamenta o tráfego de veículos, equipamentos, ciclistas e pedestres na área interna da CDSA, e que tem como base os fundamentos legais da NR 29 e do Código de Trânsito Brasileiro.

Seção V - Da vigilância das instalações de uso público

Art. 364. A vigilância e segurança nas instalações portuárias consistem na fiscalização da entrada e saída de pessoas, veículos, mercadorias e equipamentos das áreas alfandegadas do porto, em atendimento ao Plano de Segurança Pública Portuária (PSPP).

- § 1º A vigilância e a segurança das instalações portuárias serão exercidas por guardas portuários da Administração do Porto ou por terceiros por ela contratados.



§ 2º A fiscalização compreende a verificação da validade da autorização e o controle de entrada e saída de pessoas, veículos, mercadorias e equipamentos.

§ 3º A organização de serviço, as atribuições, a equipagem, o recrutamento e o treinamento do pessoal da guarda portuária são de competência da Administração do Porto.

§ 4º A vigilância e a segurança exercida pela Guarda Portuária se estende também em relação às mercadorias armazenadas na área do porto.

Art. 366. O acesso de pessoas e veículos de pequeno e médio porte deve ser realizado pela portaria principal G1, conforme identificado na Figura 9 do Capítulo VIII – Utilização das instalações portuárias operacionais de uso público – deste Regulamento.

Art. 367. A portaria G2, identificada na Figura 9 do Capítulo VIII – Utilização das instalações portuárias operacionais de uso público – deste Regulamento, é destinada ao acesso de veículos pesados.

Art. 368. As demais infraestruturas de vigilância das instalações de uso público encontram-se descritas em detalhes no PSPP.

Art. 369. As solicitações de cadastro para acesso às instalações portuárias devem seguir as regras estabelecidas na NAPV, devendo ser encaminhadas com pelo menos 48 horas de antecedência à Seção de Segurança Portuária (SSP) ou à Divisão de Segurança Portuária (DSP), conforme contatos na sequência:

- I - Seção de Segurança Portuária (SSP):
 - a) telefone: (96) 3314-1205;
 - b) e-mail: ssp@docasdesantana.com.br;
- II - Divisão de Segurança Portuária (DSP):
 - a) telefone: (96) 3314-1205;
 - b) e-mail: dick@docasdesantana.com.br.

Seção VI - Da segurança portuária

Art. 370. A segurança portuária no Porto de Santana é de responsabilidade da Guarda Portuária da CDSA, sendo que os procedimentos e a área de atuação desta estão descritos no PSPP.

Art. 371. Cabe à Autoridade Portuária a responsabilidade pela coordenação das medidas de proteção previstas no Decreto nº 6869, de 04 de junho de 2009, no Porto Organizado de Santana, quando estiverem operando no nível 1 de proteção.

Parágrafo único. Ainda de acordo com o Decreto anteriormente mencionado, a Autoridade Portuária é responsável pela operação da Estação de Recebimento de Informações sobre Incidentes de Proteção nas Instalações Portuárias (ERIP), existente em sua respectiva área de atuação.



Art. 372. Por meio de sua Guarda Portuária, e consoante com a Portaria nº 180, de 23 de maio de 2001, do Ministério dos Transportes, compete à Autoridade Portuária:

- I - promover a vigilância e a segurança no Porto Organizado de Santana. Na zona primária a vigilância será levada a efeito com o objetivo de garantir o cumprimento da legislação que regula a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadoria;
- II - prestar auxílio às autoridades que exerçam suas atribuições no Porto, sempre que requisitado;
- III - exercer o policiamento interno das instalações do Porto;
- IV - zelar pela segurança, ordem, disciplina e fiel guarda dos imóveis, dos equipamentos, das mercadorias e de outros bens existentes ou depositados na área portuária, sob a responsabilidade da administração portuária;
- V - deter, em flagrante delito, os autores de crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade competente;
- VI - registrar a ocorrência, quando constatadas atividades ilícitas, acidentes de trabalho, sinistros ou avarias em equipamentos e veículos ou atividades irregulares que venham a prejudicar o andamento das atividades portuárias, mantendo a preservação do local do delito, efetuando os levantamentos preliminares e encaminhando-os à autoridade competente;
- VII - adotar as seguintes providências, quando da ausência da autoridade competente, em caso de sinistro, acidente, crime, contravenção penal ou ocorrência anormal:
 - a) remover os feridos para o pronto-socorro ou hospital, comunicando, de imediato, o setor de segurança do trabalho;
 - b) isolar o local para a realização de verificação e perícias, sempre que possível, sem a paralisação das atividades portuárias;
 - c) acionar o grupo de combate a incêndio, sempre que necessário;
 - d) buscar a integração com os outros órgãos que compõem a CESPORTOS, a fim de garantir uma ação mais coordenada na prevenção e repressão aos atos ilícitos.

Art. 373. De acordo com a NAPV, também compete à Guarda Portuária, além das atividades descritas no Art. 372, e dentre outras atividades:

- I - guarnecer os cinco postos de vigilância assim discriminados:
 - a) Posto G1 (portão de acesso principal);
 - b) Posto G2 (portão de acesso de veículos de carga);
 - c) Posto G3 (posto móvel da área do cais);
 - d) Posto G4 (posto móvel da área do cais);
 - e) Posto de Monitoramento (CFTV e CCCom);
- II - relatar as ocorrências ao inspetor, ao chefe da seção de segurança e ao supervisor de segurança portuária.

Art. 374. A localização dos portões de acesso é apresentada na Figura 9 do Capítulo VIII – Utilização das instalações portuárias operacionais de uso público – deste Regulamento.

Art. 375. Os contatos disponibilizados ao público são os mesmos especificados no Art. 369 do presente Capítulo deste Regulamento.



Seção VII - Da segurança e vigilância na área molhada do porto

Art. 376. Conforme disposto no PSPP, a Segurança e Vigilância na área molhada do Porto de Santana observará a atuação da Capitania dos Portos, da Polícia Federal, por meio do Grupo Especial de Polícia Marítima Federal (GEPOM), e os procedimentos da Guarda Portuária.

Art. 377. A Guarda Portuária dispõe de uma lancha que exerce a função de rondas em toda a área da poligonal do porto organizado, em especial a contra bordo dos navios atracados nos berços, cumprindo as exigências do ISPS-Code.

Art. 378. A US mantém observação, por intermédio dos postos de vigilância da área do cais e do sistema de CFTV, das adjacências ao cais, na área fluvial, permanecendo em condições de acionar as autoridades intervenientes no caso de ação delituosa intentada contra navios e embarcações na referida área.

Art. 379. Cabe à Marinha do Brasil (MB), na condição de Autoridade Marítima, promover a implantação e a execução dos dispositivos da Lei nº 9.537/1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e nas hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. Cabe, ainda, à MB as competências atribuídas que possuem reflexo na segurança pública portuária, previstas na legislação vigente, a saber: Constituição da República Federativa do Brasil – Art. 142; Lei Complementar nº 97/1999; Decreto nº 1.265/1994; Decreto nº 1.052/1994; Decreto nº 3.897/2001 e Decreto nº 6869/2009.

Art. 380. Cabe à Polícia Federal, por meio do Grupo Especial de Polícia Marítima (GEPOM):

- I - policiar a área do Porto, mediante o patrulhamento sistemático, fluvial e terrestre e buscar a integração dos órgãos que compõem a CESPORTOS, para uma ação mais coordenada na prevenção e repressão aos atos ilícitos;
- II - prevenir e reprimir os crimes praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações atracadas no porto ou fundeadas nas adjacências ou no mar territorial brasileiro;
- III - prevenir e reprimir os crimes de competência da Polícia Federal praticados na área fluvial, incluindo o porto e as adjacências, incluindo o tráfico de armas de fogo, de pessoas, de armas químicas, nucleares, biológicas e congêneres, e o terrorismo e outros crimes praticados no âmbito marítimo e fluvial que tenham repercussão interestadual ou internacional e que exijam repressão uniforme;
- IV - executar a fiscalização de migração de passageiros e tripulantes, quando da realização da visita oficial a bordo de embarcações de transporte marítimo internacional, sem prejuízo de outras providências de controle interno em relação ao cumprimento do estatuto do estrangeiro, nos navios afretados ou não, que estejam operando em cabotagem, em apoio marítimo ou em apoio portuário, observando-se o recolhimento das taxas devidas;



- V - manter uma central de comunicações com rádio, telefone, fax e e-mail, operando vinte e quatro (24) horas, para receber denúncias de prática de ilícitos de competência da Polícia Federal.



CAPÍTULO XIX – INFRAÇÕES, PROIBIÇÕES E PENALIDADES

Seção I - Das infrações

Art. 381. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

- I - realização de operações portuárias com infringência ao disposto na Lei nº 12.815/2013, no Decreto nº 8.033/2013, nos demais atos normativos do setor, nos respectivos contratos ou com inobservância do presente Regulamento e das demais normas da CDSA;
- II - recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário;
- III - utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à legislação, contrato ou a este Regulamento.

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. 382. Além daquelas previstas no artigo antecedente, constituem infrações administrativas a que se sujeitam a CDSA, o arrendatário, o autorizatário e o operador portuário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a cada um desses agentes, aquelas estabelecidas na Resolução nº 3.274 - ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014, que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.

Seção II - Das proibições

Art. 383. Na área do porto organizado, é proibido:

- I - fumar no convés e nos porões da embarcação atracada, bem como no trecho do cais correspondente ao comprimento desta, 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 - obstruir qualquer aparelho, instalação de combate a incêndio ou equipamento destinado a promover primeiros socorros situados no cais, nas áreas de armazenagem ou vias de circulação;
- IV - 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 referida Administração;
- V - operar qualquer veículo no cais quando, a critério da Administração do Porto, interferir na eficiência da operação portuária;
- VI - obstruir portões, e a própria circulação de pessoas e veículos, com guindastes ou outros equipamentos;



- VII - manter os veículos estacionados nas proximidades do local de estacionamento sem a presença dos respectivos motoristas;
- VIII - atracar embarcações sem interpor as necessárias defensas;
- IX - lançar ou deixar cair óleo, graxa ou qualquer material ou detrito nas águas compreendidas na área do porto, em inobservância às normas de proteção ao meio ambiente;
- X - obstruir cais ou áreas adjacentes com material ou equipamento de estiva, ou, ainda, outro material ou objeto que não faça parte da carga;
- XI - movimentar ou estacionar mercadorias com peso superior à capacidade de suporte dos cais ou das vias de circulação ou piso dos pátios ou armazéns;
- XII - utilizar veículos e equipamentos portuários na movimentação de mercadorias com peso superior à sua capacidade nominal;
- XIII - realizar solda elétrica ou à oxiacetilena, corte de chapas a fogo ou qualquer outra atividade envolvendo material inflamável ou com chama, tanto no cais quanto nas áreas de armazenagem, a não ser com isolamento da área e com as precauções inerentes à atividade e de combate a incêndio;
- XIV - armazenar mercadorias, incluindo as perigosas, para as quais o porto não possua instalações e recursos compatíveis com a sua operação;
- XV - lançar sobre o cais resíduos, óleos e outros detritos, bem como jogar água sobre este espaço;
- XVI - bater ferrugem ou pintar o costado da embarcação sem prévia autorização da Administração do Porto e sem dispositivo de proteção ao cais e ao meio ambiente;
- XVII - manobrar embarcações, dentro da área do porto organizado, sem a prévia programação e autorização da Administração do Porto;
- XVIII - retirar resíduos sólidos e resíduos líquidos em desconformidade com o estabelecido neste Regulamento;
- XIX - fazer lavagem externa e interna, bem como qualquer serviço de pintura, manutenção ou reparo de embarcações, flutuantes etc., salvo em casos emergenciais, os quais deverão ser justificados pelo interessado e autorizados pela Administração do Porto;
- XX - abastecer embarcações ao largo, sem prévia autorização da Administração do Porto;
- XXI - acessar as instalações portuárias sem prévia autorização da Administração do Porto;
- XXII - transitar na área operacional sem utilização do EPI adequado;
- XXIII - descumprir normas de acesso de pessoas, veículos e cargas ao porto;
- XXIV - descumprir as normas de tráfego de veículos, equipamentos, ciclistas e pedestres na área interna da Administração do Porto;
- XXV - lançar âncora, amarra ou espas sempre que prejudiquem a navegação;
- XXVI - organizar ou participar de manifestações que prejudiquem de alguma forma o funcionamento do porto;
- XXVII - realizar atividades de operação portuária na área do porto organizado sem estar devidamente pré-qualificado pela Administração do Porto.

Seção III - Das penalidades

Art. 384. 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 um período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias;



- IV - suspensão da atividade de operador portuário por um período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; ou
- V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no caput deste artigo, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas neste regulamento as penalidades estabelecidas na Lei nº 10.233/2001, na Resolução ANTAQ nº 3.274/2014 e no Decreto-lei nº 37/1966, separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

§ 3º As penalidades previstas neste Regulamento e o seu cumprimento não prejudicam a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação pertinente.

Art. 385. Constatado o possível cometimento de alguma das infrações previstas neste Regulamento, a Administração do Porto de Santana:

- (I) notificará imediatamente o fiscalizado para a apresentação de justificativas, o qual terá um prazo de 24 horas para entregá-las;
- (II) recebida ou não a justificativa, reportará o fato à ANTAQ para a instauração de procedimento sancionador.

Parágrafo único. No processo administrativo de que trata este Regulamento, serão assegurados o contraditório e a ampla defesa, na forma da lei.

Art. 386. Apurada, no mesmo processo, a prática de 02 (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 para aplicação da pena, em um único processo, os diversos autos ou representações de infração continuada.

§ 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. 387. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contados da ciência pelo infrator sobre a decisão final que impuser a penalidade, será realizado o processo de execução.

Art. 388. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas neste Regulamento serão revertidas para a ANTAQ, conforme disposto no inciso V do caput do art. 77, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001.

Art. 389. O descumprimento do disposto nos artigos 36, 39 e 42 da Lei nº 12.815/2013 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. 390. O descumprimento do disposto no caput e no § 3º do art. 40 da Lei nº 12.815/2013 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 XX – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 391. As disposições deste Regulamento poderão ser revistas e alteradas em função dos resultados da:

- I - aprovação do novo Regimento Interno da CDSA, que se encontra em fase de aprovação na CDSA;
- II - alteração das jornadas de trabalho previstas no Acordo Coletivo de Trabalho;
- III - aprovação do novo PDZ do Porto de Santana, o qual se encontra em fase de atualização pela CDSA, com previsão de finalização para o primeiro semestre de 2015;
- IV - aprovação da revisão do Plano de Segurança Pública Portuária (PSPP) do Porto de Santana junto à CONPORTOS, levando em consideração as solicitações feitas por esta comissão durante auditoria realizada no porto, em julho de 2012;
- V - aprovação do Código de Ética da CDSA, o qual será elaborado pela Comissão de Ética a ser constituída por membros designados pelo Conselho de Administração, devendo ser posteriormente submetido à aprovação do Conselho de Administração da CDSA;
- VI - publicação da NPCP da Capitania dos Portos do Amapá (CPAP), prevista para o início de 2015, a qual substituirá a NPCP da Capitania dos Portos de Belém atualmente em vigor.

Art. 392. A CDSA procederá à adaptação dos contratos que não atendam ao disposto neste Regulamento.



CAPÍTULO XXI – DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 393. Compete à Diretoria Executiva da CDSA deliberar sobre os casos duvidosos, omissos ou não previstos neste Regulamento.

Art. 394. Todos os atos administrativos de caráter normativo expedidos pela CDSA permanecerão em vigor e serão aplicados supletivamente, desde que não conflitem com as disposições legais e deste Regulamento.

Art. 395. O presente Regulamento entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União, ficando revogado o Regulamento de Exploração até então em vigor, bem como todas as disposições em contrário.



ANEXO 01 – Termo de ressalva

TERMO DE RESSALVA (TR)

Em **XX** de **XXXXXX** de **XXXX**, no **LOCAL** do **NOME DO PORTO**, administrado por esta Companhia Docas de Santana (CDSA), lavrou-se o presente termo em conformidade ao Art. 116 do Regulamento de Exploração do Porto de Santana para ressalva de responsabilidade quanto ao recebimento de mercadoria com indícios de avaria, a qual foi recebida nesta data. A(s) mercadoria(s) é(são) oriunda(s) da embarcação **NOME DA EMBARCAÇÃO**.

MARCA	CARGA	VOLUMES e ESPÉCIE	CONTEÚDO	PESO BRUTO (kg)	OBSERVAÇÃO

Para que fique excluída a responsabilidade jurídica da CDSA quanto ao recebimento da(s) mercadoria(s) acima descrita(s) com indícios de avaria, lavra-se este termo com a assinatura do representante da CDSA, da Receita Federal do Brasil e do Operador Portuário envolvido na movimentação da mercadoria.

Companhia Docas de Santana

Receita Federal do Brasil

Operador Portuário