

REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ



2018

Regulamento de Exploração, nos termos da Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013 e do Decreto nº 8.033 de 27 de junho de 2013. O presente documento produz efeitos a partir da sua publicação na data de xx de xxxxx de 2018.

Sumário

1.	APRESENTAÇÃO	7
1.1.	Introdução	7
1.2.	Equipe Responsável.....	9
1.3.	Do Ato de Aprovação do REP e da Publicação no Diário Oficial.....	10
1.4.	Da Estrutura do REP	10
1.5.	Participação do Conselho de Autoridade Portuária – CAP	10
1.6.	Participação do Público Usuário.....	10
2.	OBJETO E ABRANGÊNCIA.....	11
3.	ASPECTOS INSTITUCIONAIS	13
3.1.	Superintendência do Porto de Itajaí - SPI	13
3.2.	Localização	14
3.3.	Estrutura Administrativa e de Gestão	16
4.	DEFINIÇÕES.....	18
4.1.	Glossário.....	21
5.	COMPETÊNCIAS	24
5.1.	Autoridades Intervenientes.....	24
5.2.	Autoridades Anuentes	29
5.3.	Autoridades Concedentes e Fiscalizadoras	29
6.	CÓDIGO DE ÉTICA	31
6.1.	Código de Conduta	31
7.	EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO PORTO.....	32
7.1.	Introdução	32
7.2.	Mecanismos de Proteção ao Usuário	33
7.3.	Mecanismos de Fomento e de Incentivos a Investimentos.....	33
7.4.	Horário de Funcionamento.....	33
7.5.	Jornadas de Trabalho	34
7.6.	Feriados Legais.....	34
7.7.	Prestadores de Serviços.....	35
8.	UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS OPERACIONAIS DE USO PÚBLICO	37
8.1.	Condições Gerais de Utilização.....	37
8.2.	Utilização das Instalações de Acesso Aquaviário	39
8.3.	Utilização das Instalações de Acostagem e Atracação.....	41
8.4.	Utilização dos Sistemas Viários.....	45
8.5.	Utilização das Redes de Serviços Públicos.....	45
8.6.	Utilização das Instalações Remanescentes de Armazenagem	47
9.	UTILIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES NÃO OPERACIONAIS	50

9.1. Terminal de Passageiros.....	50
10. UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SOB GESTÃO DE TERCEIROS	51
10.1. Utilização das Áreas Arrendadas.....	51
10.1.1. Área Operacional - APM Terminals.....	51
10.1.2. Área Não Operacional - Complexo Náutico Ambiental - CNA.....	52
10.2. Utilização das Áreas sob Outro Tipo de Ocupação	53
11. UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO DE USO PÚBLICO	55
11.1. Introdução.....	55
11.2. Programa de Dragagem	58
11.3. Obras de Abrigo	58
11.4. Norma de Tráfego e Permanência de Navios	59
11.5. Serviços de Praticagem, Lancha de Prático e de Rebocador	59
11.6. Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Navios	61
11.7. Sistema de Sinalização Náutica.....	62
11.8. Prioridade de Atracação	63
12. OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	64
12.1. Operações Portuárias pela Administração do Porto	64
12.2. Operações Portuárias Características do Porto.....	64
12.3. Operadores Portuários.....	67
12.4. Movimentação de Passageiros	69
12.5. Armazenagem nas Instalações de Uso Público	70
12.6. Transporte de Mercadorias nos Recintos Portuários	72
12.6.1. Trabalhador Portuário.....	72
12.6.2. Trabalhador Portuário Avulso	73
12.7. Tarifa Portuária.....	74
12.7.1. Tabela I	75
12.7.2. Tabela II.....	75
12.7.3. Tabela III	75
12.7.4. Tabela IV	76
12.7.5. Tabela V.....	76
12.7.6. Tarifa Pátio.....	76
12.8. Preços dos Serviços dos Operadores, Rebocadores e Praticagem.....	78
12.8.1. Operador	78
12.8.2. Rebocadores.....	78
12.8.3. Praticagem	78
13. SERVIÇOS NÃO PORTUÁRIOS	80
13.1. Trânsito de Mercadorias nas Vias de Uso Público.....	80
13.2. Carregamento de Bagagem.....	80
13.3. Amarração de Navios	80
13.4. Fornecimento de Material de Estiva	81
13.5. Abastecimento de Combustível a Equipamentos e Embarcações	81
13.6. Coleta de Resíduos no Porto, Inclusive em Embarcações, e Destinação.....	81

13.7.	Certificação de Mercadorias.....	82
13.8.	Manutenção, Reparos e Outros Serviços à Carga e ao Navio.....	82
14.	MEIO AMBIENTE, SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO	
PORTUÁRIO	83
14.1.	Introdução.....	83
14.2.	Segurança na Operação Portuária	85
14.3.	Planos Emergenciais	86
14.3.1.	Plano de Emergência Individual – PEI.....	87
14.3.2.	Plano de Área – PA.....	88
14.3.3.	Plano de Controle Emergencial – PCE.....	89
14.3.4.	Plano de Ajuda Mútua – PAM.....	90
14.4.	Plano de Gestão de Resíduos Sólidos.....	90
14.5.	Programas de Boas Práticas.....	92
15.	RELAÇÕES PORTO CIDADE.....	95
15.1.	Revitalização de Instalações Portuárias.....	95
15.2.	Interface Porto-Cidade	96
15.3.	Relacionamento com as Comunidades no Entorno.....	99
16.	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA PORTUÁRIA.....	102
16.1.	Plano de Segurança Pública Portuária	102
16.2.	Certificação <i>ISPS-CODE</i>	102
16.3.	Normas de Acesso ao Porto de Pessoas, Veículos, Cargas e Bens	103
16.4.	Plano Viário do Porto.....	103
16.5.	Vigilância das Instalações de Uso Público.....	105
16.6.	Serviços de Recepção e Cadastramento	105
16.7.	Segurança Portuária.....	107
16.8.	Segurança e Vigilância na Área Molhada do Porto.....	108
17.	INFRAÇÕES, PROIBIÇÕES E PENALIDADES.....	109
17.1.	Infrações	109
17.2.	Proibições.....	109
18.	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS.....	112
19.	DISPOSIÇÕES FINAIS	114
20.	ANEXOS.....	115
20.1.	ANEXO 1 - Decreto de 16 de março de 2005	115
20.2.	ANEXO 2 - Lei nº 13.993, de 20 de março de 2007	117
20.3.	ANEXO 3 - Resolução Nº 005, de 13 de novembro de 2017	122
20.4.	ANEXO 4 - Resolução Nº 003, de 10 de maio de 2018.....	128
20.5.	ANEXO 5 - Norma Tráfego de Navios e Serviços no Porto de	130
20.6.	ANEXO 6 – Tabelas Tarifa Portuária.....	138
20.7.	ANEXO 7 – Planta Nomenclatura de Praças do Porto de Itajaí.....	143

Lista de Figuras

Figura 1 -	Competência na Delegação Portuária.....	8
Figura 2 -	Novo arranjo institucional do setor portuário.....	9
Figura 3 -	Localização da Área Atual do Porto Organizado.....	15
Figura 4 -	Localização da Nova Área do Porto Organizado.....	15
Figura 5 -	Organograma da Superintendência do Porto de Itajaí.....	16
Figura 6 -	Localização dos Berços Públicos (3 e 4) e Arrendados (1 e 2)	41
Figura 7 -	Área Arrendada (poligonal em vermelho).....	51
Figura 8 -	Marina - Área Arrendada.....	52
Figura 9 -	Canal de Acesso Interno e Externo do Porto de Itajaí	55
Figura 10 -	Bacia de Evolução do Porto de Itajaí	56
Figura 11 -	Sistema de Sinalização Náutica do Porto de Itajaí.....	62
Figura 12 -	Projeto do Novo Sistema de Sinalização Náutica do Porto de Itajaí. ..	62
Figura 13 -	Organograma do OGMO	73
Figura 14 -	Esquema do Sistema de Gestão Integrada da SPI.....	85
Figura 15 -	Estudos do Projeto Borda D'Água 1	98
Figura 16 -	Estudos do Projeto Borda D'Água 2	99
Figura 17 -	Áreas do Porto Público de Itajaí	104
Figura 18 -	Estrutura Organizacional da Guarda Portuária.....	108

Lista de Tabelas

Tabela 1. Informações da Autoridade Portuária.....	14
Tabela 2. Fornecedores	35
Tabela 3. Distribuidoras de Combustíveis de Itajaí.....	36
Tabela 4. Características dos berços de atracação.....	42
Tabela 5. Terminal de Passageiros – Ficha Técnica	50
Tabela 6. Localização de Facilidades.....	53
Tabela 7. Serviços Oferecidos pelo Complexo Náutico Ambiental	53
Tabela 8. Estrutura de Praticagem do Porto de Itajaí.....	60
Tabela 9. Rebocadores - Porto de Itajaí.....	61
Tabela 10. Quadro de Pessoal – Porto de Itajaí.....	72
Tabela 11. Número de TPA´s por Classificação Multifunção.....	74
Tabela 12. Situação dos Certificados <i>ISP-Code</i>	103

1. Apresentação

1.1. Introdução

O presente Regulamento de Exploração do Porto - REP, foi criado conforme estabelece a 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 as atividades desempenhadas pelos Operadores Portuários e Arrendatários, regulamentada pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, tendo como norteador o disposto no anexo I da Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, da SEP –Secretaria de Portos da Presidência da República, publicada no Diário Oficial da União de 27 de novembro de 2013, número 230 (duzentos e trinta) Seção 1 (um), página 5 (cinco), que estabelece as diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos.

No que tange a exploração do Complexo Portuário de Itajaí, a União mediante Convênio de Delegação nº 08 de 01 de dezembro de 1997, transferiu ao Município de Itajaí, pelo prazo de 25 anos renováveis, a administração e exploração do Porto de Itajaí, nos termos da Lei nº 9277 de 10 de maio de 1996, regulamentada pelo Decreto nº 2.184 de 24 de março de 1997, e com as alterações constantes no Decreto nº 2.247 de 6 de junho de 1997, Decreto Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967 e sob a égide da Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993 e sua sucessora a Lei nº 12.815/13.

A Lei nº 12.815/13, no Art. 17, dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de Portos e Instalações Portuárias e define a competência das administrações dos Portos Organizados pelas Autoridades Portuárias. No Complexo Portuário de Itajaí, as competências estabelecidas para a Autoridade Portuária são exercidas pela Superintendência do Porto de Itajaí - SPI, conforme Convênio de Delegação nº 08/97.

O Decreto Federal de 16 de março de 2005, definiu a área do Porto Organizado de Itajaí, na qual a Autoridade Portuária Pública, SPI, em nome da União, deverá cumprir e fazer cumprir o REP, bem como toda a legislação pertinente nesta área circunscrita, promovendo a exploração portuária, obedecendo os preceitos legais de equidade e isonomia com todos os entes que participem ou tenham ligação com a atividade e que se utilizem das benfeitorias e facilidades proporcionadas pelas estruturas públicas englobadas no referido decreto.

COMPETÊNCIA NA DELEGAÇÃO PORTUÁRIA



GOVERNO DE SANTA CATARINA

MUNICÍPIO DE ITAJAÍ



Figura 1 - Competência na Delegação Portuária

Fonte: Superintendência do Porto de Itajaí

Na qualidade de Autoridade Portuária, a SPI, na Área do Porto Organizado, exercerá as funções de administração e aplicará o REP em sua área de jurisdição, bem como atuará como legítima representante da União (Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) junto aos órgãos intervenientes, Receita Federal, Polícia Federal, Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM), Capitania dos Portos, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento (MAPA), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Justiça Federal, Secretaria de Patrimônio da União (SPU), Agência Nacional de Água (ANA), Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), Instituto de Meio Ambiente (IMA, antiga FATMA), Municípios circunvizinhos e outros, enquanto o Convênio de Delegação estiver em vigor, visando o objeto de promover e assegurar a exploração da atividade Portuária no Complexo Portuário de Itajaí.

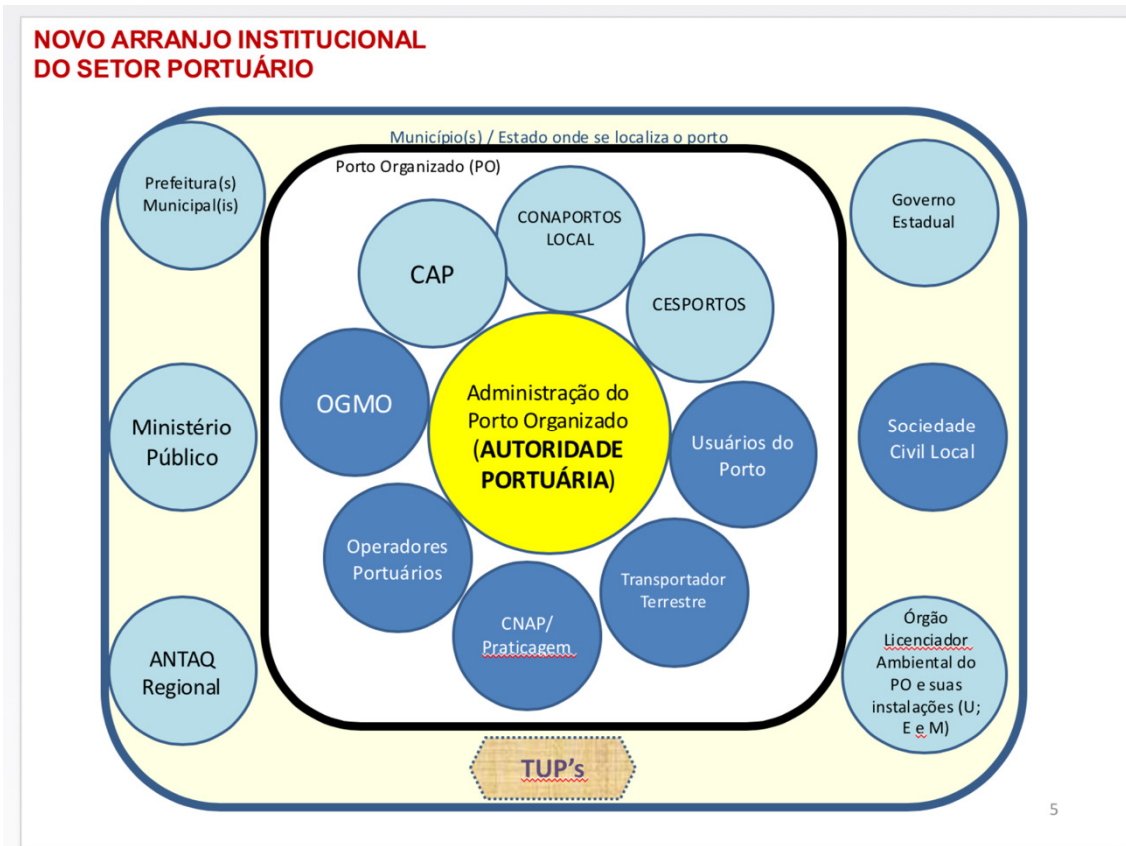


Figura 2 - Novo arranjo institucional do setor portuário.

Fonte: Superintendência do Porto de Itajaí

1.2. Equipe Responsável

O SUPERINTENDENTE DO PORTO DE ITAJAÍ, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelos artigos 1º e 3º da Lei nº 3.513, de 06 de junho de 2000, designou uma comissão para tratar do REP, composta pelos técnicos que formam a equipe responsável a seguir:

Marcelo Werner Salles – Superintendente (superintendente@portoitajai.com.br)

Heder Cassiano Moritz - Técnico de Nível Superior (heder@portoitajai.com.br)

Thiago P. Gazaniga - Procurador Autárquico (thiagopinheiro@portoitajai.com.br)

Médelin P. dos Santos - Gerente de Meio Ambiente (medelin@portoitajai.com.br)

Ricardo José P. de Amorim – Gerente de Operações (amorim@portoitajai.com.br)

Sandro de Ramos - Gerente de Seg. Portuária (sandroramos@portoitajai.com.br)

Regina S. Santos - Agente de Autoridade Portuária (regina@portoitajai.com.br)

Marcia C.M. Vernasqui-Agente de Autoridade Portuária (marcia@portoitajai.com.br)

Daniela Correia - Agente de Autoridade Portuária (daniela@portoitajai.com.br)

Mary E. Yasuda - Agente de Autoridade Portuária (mary@portoitajai.com.br)

Fábio da Veiga - Assessor Jurídico (fabioveiga@portoitajai.com.br)

1.3. Do Ato de Aprovação do REP e da Publicação no Diário Oficial

O ato de aprovação deste regulamento segue publicado no DOU Diário Oficial da União, conforme disposto no § 3º da Portaria nº 245/13, da SEP – Secretaria de Porto Presidência da República, e o seu texto integral disponibilizado no sitio eletrônico do Porto de Itajaí: www.portoitajai.com.br.

1.4. Da Estrutura do REP

A estruturação está desenvolvida na forma modular, de modo a permitir as atualizações parciais sem que seja necessário reestruturar todo o documento, utilizando-se o método: “Registro de Alterações”.

1.5. Participação do Conselho de Autoridade Portuária – CAP

O Conselho de Autoridade Portuária, poderá apresentar sugestões de melhorias e revisões a SPI.

1.6. Participação do Público Usuário

O público usuário, poderá apresentar sugestões de melhorias e revisões, através de expediente fundamentado e protocolizado na Secretaria Geral, endereçado à SPI.

2. Objeto e Abrangência

Constitui objeto do presente regulamento, o estabelecimento de regras básicas para o funcionamento do Porto Organizado de Itajaí que deverão ser obedecidas por todos que exerçam suas atividades no âmbito das instalações sob a gestão direta da Autoridade Portuária, em consonância com a Lei nº 12.815/13, de acordo com o Decreto nº 8.033/13 e conforme Convênio Delegação nº 08/97, nos termos da Lei nº 9.277/66 e Decreto Lei nº 200/67.

A sede do Porto Organizado de Itajaí, situa-se no Município de Itajaí, de acordo com as atribuições delegadas ao Município de Itajaí pelo Convênio de Delegação nº08/97, e sua área de abrangência compreende as instalações portuárias terrestres, a infraestrutura de proteção, o acesso aquaviário, as bacias de evolução, as áreas de fundeio e de bota-fora de material de dragagem, localizadas em área territorial brasileira e nos Municípios de Itajaí e Navegantes, além de abranger todos os cais, docas, dolphins, piers de atracação e acostagem, armazéns, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária, terrenos adjacentes a essas áreas, pertencentes à União, além dos já incorporados ou não, sob a guarda e gestão do Município de Itajaí, por meio da SPI, conforme Convênio de Delegação nº08/97 e, em consonância com a poligonal do Porto Organizado concedido pela União e atualmente definida pelo Decreto Federal de 16 de março de 2005 (ANEXO 1).

Na área circunscrita denominada Porto Organizado, área de fundeio e área de despejo de material proveniente de dragagem, a Autoridade Portuária exercida pela Administração do Porto, deverá cumprir e fazer cumprir a legislação pertinente em vigor e as normativas constantes no Regulamento do Porto, conforme a Lei n.º 12.815/13, de forma isonômica a todos os Operadores Portuários, Arrendatários, inclusive aos Terminais de Uso Privativo (TUP's) localizados dentro e a montante e na área do Porto Organizado, e a todos os usuários.

Nessa esteira, os bens móveis e imóveis da união, existentes e cedidos à guarda e conservação, mediante o Convênio de Delegação nº 08/97, além dos adquiridos durante a vigência do Convênio para a exploração do Porto e compreendidos ou não nesta poligonal, ficarão afetos ao patrimônio da SPI, que reverterão à União ao término do Convênio de Delegação.

Com relação as áreas de terceiros e não pertencentes à União, mas inseridas na poligonal do Porto Organizado e que fazem parte do planejamento estratégico, Plano

Mestre, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, onde a Autoridade Portuária detém o seu o domínio, haja vista salvaguardar os interesses maiores de expansão da atividade portuária, havendo para tal a necessidade das Prefeituras Municipais, respeitado seus limites territoriais em seus Planos de Ocupação e Ordenamento Urbano, destinar e reservar estas áreas à expansão para a atividade portuária. Por conseguinte, o SPU e o DNPM deverão atentar para o Decreto Presidencial e consultar a Autoridade Portuária e ao Ministério dos Transportes/MTPAC, antes de emitir uma cessão, posse, transferência e/ou uma outorga de lavra dentro desta poligonal. Em síntese, as áreas compreendidas por meio deste decreto definidas nesta poligonal, são áreas de interesse da União para fins de desenvolvimento da atividade portuária.

Consideram-se os limites dos municípios de Itajaí e Navegantes os estabelecidos na Lei Estadual nº 13.993 de 20 de março de 2007 (ANEXO 2).

3. Aspectos Institucionais

3.1. Superintendência do Porto de Itajaí - SPI

Para cumprimento das obrigações e deveres previstos no referido termo legal, bem como para desenvolver as atividades de gestão e exploração do Porto Público e de Autoridade Portuária do Complexo Portuário de Itajaí, o Município criou uma autarquia municipal, com personalidade jurídica própria e de direito público interno, com a missão de regular, fiscalizar, controlar, promover a expansão das atividades portuárias e prestar os serviços de sua competência.

A SPI, autarquia criada pela Lei Municipal nº 3.513/00, explora e administra as atividades portuárias do Porto de Itajaí por meio do Convênio de Delegação nº 08/97 celebrado entre o município de Itajaí e o Ministério dos Transportes. Este convênio tem como objeto a delegação da União para o Município de Itajaí da administração e exploração do Porto de Itajaí pelo período de 25 anos a contar de 1997, encerrando no ano de 2022.

O convênio de Delegação nº 08/97 com o Município de Itajaí visa formalizar as obrigações do município para com a forma de exploração do Porto, arrecadação de receitas e direcionamento dos gastos, cessão de bens, contratação de pessoal e demais obrigações do delegatário (Município de Itajaí) e delegante (União).

A SPI, como autarquia municipal, tem como função, por meio da exploração da atividade portuária, obter independência financeira, tornando-se uma entidade autônoma, o que não a exime da fiscalização e tutela do Município de Itajaí (Plano Mestre do Porto de Itajaí, 2015).

A SPI tem por objeto, em harmonia com os planos, programas e orientações do Convênio de Delegação nº 08/97 e do Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil, exercer as funções de Autoridade Portuária previstas na legislação específica e realizar a administração e exploração do Porto Organizado de Itajaí.

A condição de Porto Organizado, conforme definição da Lei nº 12.815, prevê a gestão no modelo de *Landlord Port* (onde o Município é provedor da infraestrutura e o setor privado o responsável pelo provimento da superestrutura e pela realização da operação portuária, por meio de arrendamentos) dentro dos moldes estabelecidos no Convênio de Delegação nº 08/97 e nos termos da Lei nº 9.277/96.

Além do gerenciamento e exploração do Porto Público, cabe a SPI, na área do Porto Organizado, cumprir e fazer cumprir todos os as leis pertinentes à atividade portuária na qualidade de Autoridade Portuária do Complexo Portuário de Itajaí, conforme Art. 17 da Lei nº12.815/13.

O Porto de Itajaí é tipicamente um porto público de “Múltiplo Uso”, conforme previsto no Art. 21, XII, f, da Constituição Federal, tendo como objetivo assegurar o atendimento e a prestação de serviço de movimentação de mercadorias de todos que necessitarem utilizar de suas infraestruturas, de forma harmônica e isonômica.

Tabela 1. Informações da Autoridade Portuária

Nome: Superintendência do Porto de Itajaí
CNPJ: 00.662.091/0001-20
Endereço: Rua Blumenau nº 5, Centro - Caixa Postal 244
CEP: 88 305-101 - Itajaí - Santa Catarina
Telefone: +55 (47) 3341-8000
Fax: +55 (47) 3341-8075
Sítio Eletrônico: www.portoitajai.com.br
Endereço Eletrônico: atendimento@portoitajai.com.br e/ou ouvidoria@portoitajai.com.br

Fonte: Superintendência do Porto de Itajaí

3.2. Localização

O Complexo Portuário de Itajaí está situado no litoral norte do Estado de Santa Catarina, no Município de Itajaí. Atualmente, é formado pelo Porto Público e seis terminais de uso privado (TUP), localizado em um dos principais entroncamentos rodoviários do Sul do Brasil, entre as rodovias BR-101 e BR-470. Sua posição geográfica no centro da região Sul engloba, num raio de 600 quilômetros, as capitais dos estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo, além dos principais polos produtores destes quatro estados.

O Porto de Itajaí está situado na margem direita do Rio Itajaí-Açu, a 3,2 quilômetros de sua foz, com as seguintes coordenadas geográficas: Latitude 26°54'02" Sul e Longitude 48°39'59" Oeste.

No que se refere à área do Porto Organizado, sua poligonal foi definida pelo Decreto Federal de 16/03/2005 (ANEXO 1), regulamentação que sucedeu a Portaria nº 1007/93 do Ministérios dos Transportes que vigorava até então (Figura 3).



Figura 3 - Localização da Área Atual do Porto Organizado.

Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2017)

Todavia, atualmente a delimitação da área do Porto Organizado se encontra em processo de revisão junto à Secretaria Nacional de Portos – SNP do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA, de forma a se ajustar à legislação, bem como incorporar as atividades e necessidades (presentes e futuras) do Porto de Itajaí, tanto no que se refere à expansão portuária, como para conformar obras de reestruturação e melhorias do canal de acesso e redefinição dos espaços aquáticos marítimos (Figura 4).



Figura 4 - Localização da Nova Área do Porto Organizado (em processo de sancionamento pelo poder outorgante).

Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2017)

3.3. Estrutura Administrativa e de Gestão

Conforme determina o Art. 1º Lei Municipal nº 3513/00 a “Superintendência do Porto de Itajaí será dirigida por um Superintendente, de livre nomeação e exoneração do Prefeito Municipal, passando a exercer as funções de Autoridade Portuária, com a missão de regular, fiscalizar, controlar, promover a expansão das atividades portuárias e prestar os serviços de sua competência, entre os quais os encargos de fiel depositário dos bens e mercadorias sob sua guarda e manter as áreas de uso comum, entre as quais o acesso aquaviário ao Porto”.

A mesma lei municipal que deu novo nome a SPI (Lei nº 3.513/00), dispôs também da estrutura administrativa da Autarquia, que, ao longo do tempo, sofreu várias alterações pelos seguintes instrumentos legais: Resolução SPI nº 029/00, Lei Municipal nº 4123/04, Lei Municipal Complementar nº 48/04, Lei Municipal nº 4300/05, Lei Municipal Complementar nº 106/07, Lei Municipal nº 5007/07, Lei Municipal Complementar nº 278/15, esta última resultando no seguinte organograma:

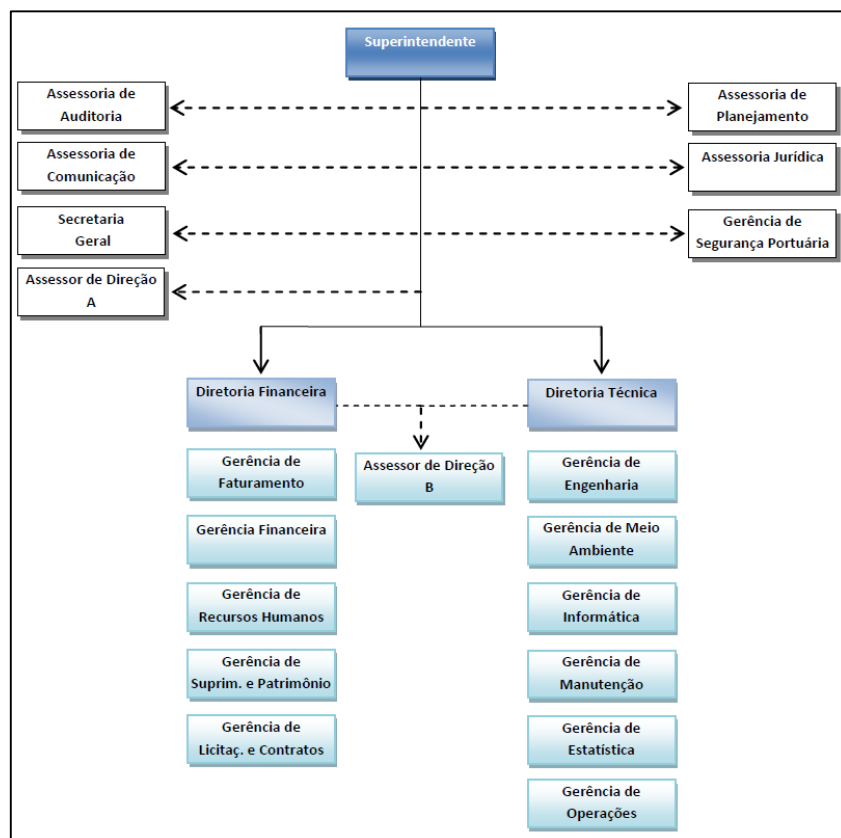


Figura 5 - Organograma da Superintendência do Porto de Itajaí

Fonte: Superintendência do Porto de Itajaí, 2016

Cabe à SPI a função de coordenar, controlar e dirigir todas as atividades da autarquia, bem como representá-la passiva e ativamente. A nomeação e exoneração de funcionários que exercem cargos comissionados também é tarefa da Superintendência, assim como outras atribuições das secretarias, assessorias, gerências e diretorias.

O gerenciamento do Porto ocorre de acordo com a estrutura demonstrada no organograma. As diretorias Técnica e Administrativa Financeira realizam o assessoramento direto ao Superintendente no cumprimento de suas atribuições, previstas na Lei Municipal nº 3513/00.

O corpo diretivo da SPI, no ato de criação deste regulamento, assim se apresenta:

SURIN – Superintendência.

Nome: Marcelo Werner Salles

Telefone: (47) 3341-8383

Endereço eletrônico: superintendente@portoitajai.com.br

DIFIN – Diretoria Administrativa Financeira.

Nome: Roseli Melnek

Telefone: (47) 3341-8073

Endereço eletrônico: contabil@portoitajai.com.br

DITEC – Diretoria Técnica

Nome: André Luiz Pimentel Leite da Silva Júnior

Telefone: (47) 3341-8040

Endereço eletrônico: projetos@portoitajai.com.br

4. Definições

O Porto Organizado de Itajaí tem por característica a utilização do bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação de longo curso, cabotagem e de recreio, movimentação de passageiros e movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de Autoridade Portuária, identificando-se a seguir, suas principais definições, nos termos dos textos legais e normativas:

I - PORTO ORGANIZADO: 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 operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.

II - ÁREA DO PORTO ORGANIZADO: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso do Porto Organizado.

III - INSTALAÇÃO PORTUÁRIA: instalação localizada dentro ou fora da área do Porto Organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

IV - TERMINAL DE USO PRIVADO: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada dentro e fora da área do Porto Organizado.

V - CONCESSÃO: cessão onerosa do Porto Organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado.

VI - 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 9.277/96.

VII - ARRENDAMENTO: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do Porto Organizado, para exploração por prazo determinado.

VIII - AUTORIZAÇÃO: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do Porto Organizado e formalizada mediante contrato de adesão firmado com a União.

IX - 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.

X - COMPLEXO NAUTICO AMBIENTAL (CNA): área situada na Baía Afonso Wippel, dentro do Porto Organizado, compreendendo instalações portuárias destinadas a implantação de marina privativa e de atracadouros públicos, escola náutica, além de implantação de estruturas de contemplação destinadas ao lazer da comunidade de Itajaí.

XI - CENTRO COMERCIAL PORTUÁRIO: área localizada dentro do Porto Organizado, destinada à realização de eventos, estacionamento, atracação de embarcações de recreio e futura instalação de píer de turismo e hotelaria.

XII - PARQUE DA ATALAIA: área de compensação ambiental pertencente à União, sob a guarda da SPI, localizada nas proximidades da área do Porto Organizado, sob a gestão da Fundação do Meio Ambiente de Itajaí – FAMAI, Autarquia Municipal, enquanto perdurar a Delegação.

XIII - INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos o movimento e abastecimento de embarcações de turismo.

XIV- INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE APOIO A ORGANIZAÇÃO MILITAR: localizada dentro da área do Porto Organizado, sob a gestão da Marinha do Brasil.

XV - INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE APOIO AO NÚCLEO ESPECIAL DE POLÍCIA MARÍTIMA (NEPOM/DPF): localizada dentro da área do Porto Organizado, sob a gestão da Polícia Federal.

XVI - INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE APOIO AOS SERVIÇOS DE PRATICAGEM DA BARRA DO PORTO DE ITAJAÍ: localizada dentro da área do Porto Organizado, sob a gestão da Praticagem.

XVII - CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA (CAP): órgão consultivo da administração do porto, instituído em todos os portos organizados por força do Art. 20 da Lei nº 12.815/13, com as competências fixadas no Art. 36 do Decreto nº 8.033/13.

XVIII - ADMINISTRAÇÃO DO PORTO: Autarquia Municipal criada para exercer as obrigações do Convênio de Delegação nº008/97, responsável pela administração do Porto Organizado, exercida pela Superintendência do Porto de Itajaí.

XIX – ÁREAS PÚBLICAS: áreas externas aos terminais arrendados e de interesse coletivo.

XX - OPERAÇÃO PORTUÁRIA: qualquer movimentação de passageiros ou mercadorias, incluindo armazenagem, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, terrestre ou ferroviário realizada no Porto Organizado por Operadores Portuários.

XXI - USUÁRIO DO PORTO: pessoa física ou jurídica prestadora ou tomadora de serviços portuários, na perspectiva do atendimento público e socioeconômico, tais como, Operador Portuário, armador, transportador, dono de mercadoria ou toda e qualquer pessoa que utilize a instalação portuária ou serviços oferecidos no Porto Organizado, para o atendimento da embarcação, de veículo transportador ou para a movimentação e ou armazenagem de mercadorias na área do Porto.

XXII - SUBSTÂNCIA NOCIVA OU PERIGOSA: qualquer substância que, se descarregada no ambiente, é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema terrestre ou aquático ou prejudicar o uso do solo, da água e de seu entorno.

XXIII - INCIDENTE: qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial, dano ao meio ambiente ou à saúde humana.

XXIV - PLANO DE CONTROLE DE EMERGÊNCIA (PCE): conjunto de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente na área do Porto Organizado, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição ambiental, visando à proteção do homem, meio ambiente e patrimônio portuário.

XXV – PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL (PEI): conjunto de medidas, de responsabilidade da Autoridade Portuária, para combate à poluição por óleo em águas sob sua jurisdição.

XXVI – PLANO DE ÁREA: conjunto de medidas consolidando todos os Planos de Emergências Individuais de todas as empresas que atuam na área do Porto Organizado.

XXVII – PLANO DE AJUDA MÚTUA (PAM): conjunto de medidas para combater situações de emergências, no Porto Organizado de Itajaí, previstas na NR-29 (Norma Regulamentadora de Segurança Saúde no Trabalho Portuário), com a participação de todas as empresas que atuam na área do Porto Organizado.

XXVIII - ÓRGÃO AMBIENTAL: órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA), responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências.

XXIX - AUTORIDADE MARÍTIMA: autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha da Capitania dos Portos do Estado de Santa Catarina, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além dos outros cometimentos a ela conferidos por esta Lei.

XXX - AUTORIDADE PORTUÁRIA: autoridade responsável pela administração do Porto Organizado, neste caso a SPI, competindo-lhe regular e implantar as normas de operação e tráfego realizada na área do Porto Organizado, além de fiscalizar as operações portuárias e zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente.

XXXI - AUTORIDADE ADUANEIRA: órgão que tem incumbência das atividades aduaneiras.

XXXII - ÓRGÃO DE GESTÃO DE MÃO-DE-OBRA (OGMO): entidade constituída pelos Operadores Portuários, nas condições, forma, finalidade, atribuições e competência previstas na Lei nº 12.815/13.

4.1. Glossário

Agência de Navegação/Agência Marítima – pessoa jurídica que exerça a representação legal de armador.

Armador – proprietário ou locatário formalizado de embarcação que, aprestando-a, a explora no transporte, ou a cede a emprego de terceiro.

Armazém – Lugar coberto, onde os materiais/produtos são recebidos, classificados, estocados e expedidos.

Armazenagem - É a parte da logística responsável pela guarda temporária de produtos em geral (acabados, matérias-primas, insumos, componentes, etc). Pode ter uma variação de tipo de local físico, conforme característica e necessidade do produto, como por exemplo, local coberto, local descoberto, local com temperatura controlada, etc. Pode ter variação de tipo de estocagem, conforme característica e necessidade do produto, como por exemplo prateleira, gaveta, cantilever, baía, etc.

Arribada - significa ser obrigado a entrar num Porto, fazer uma escala não programada por motivo de força maior.

Atracar - é encostar o navio e amarrá-lo junto ao cais do Porto.

B/L - *Bill of lading* ou Conhecimento de Embarque.

Break-Bulk - Expressão do transporte marítimo significa o transporte de carga geral ou fracionadas.

Cabotagem - Navegação mercante ao longo da costa e, especialmente, entre Portos do mesmo país, por oposição a navegação de longo curso.

Calado - Expressão do transporte marítimo, que significa profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente é a distância da lâmina d'água até a quilha do navio.

Capatazia - a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário, conforme descrito na Lei nº12.815/13 (item I, do § 1º, do art. 40 da Lei dos Portos).

Conhecimento de Transporte - Documento emitido pela transportadora, baseado nos dados da Nota Fiscal, que informa o valor do frete e acompanha a carga. O destinatário assina o recebimento em uma das vias.

Demurrage ou Sobre estadia - Multa determinada em contrato, a ser paga pelo contratante de um navio, quando esta demora mais do que o acordado nos Portos de embarque ou de descarga.

Desunitização - a retirada da mercadoria dos pallets ou do container para que seja entregue ao seu destinatário em perfeitas condições de uso da mesma.

ETA - Expressão do transporte marítimo, que significa dia da atracação (chegada).

ETS - Expressão do transporte marítimo, que significa dia da saída (zarpar).

Fundeadado - é o ato de lançar âncoras no largo esperando a vez de atracar.

Hinterland - É o potencial gerador de cargas do Porto ou sua área de influência terrestre.

Lastro - Expressão do transporte marítimo, que significa água que é posta nos porões para dar peso e equilíbrio ao navio, quando está sem carga;

Layday ou Laytime - estadia do navio no Porto, que significa período previsto para acontecer a operação (atracar, carregar e zarpar).

Lead Time - Tempo compreendido entre a primeira atividade até a última de um processo de várias atividades.

Liners - as linhas que os navios fazem regularmente.

Longo Curso - É a navegação feita entre países que não compartilham a mesma costa.

OCR - Reconhecimento Óptico de Caracteres.

Ovagem - o mesmo que unitizar e, este se refere a estivagem da carga dentro do contêiner.

Rebocador - Pequeno vapor utilizado para rebocar os navios ou manobrá-los com segurança em áreas dos Portos.

REDEX - Recinto especial para despacho aduaneiro de exportação.

TEU - *Twenty Foot Equivalent unit*. Tamanho padrão de contêiner intermodal de 20 pés.

TPA - Trabalhadores Portuários Avulsos.

Unitização - É agregar diversos pacotes ou embalagens menores numa carga unitária maior.

5. Competências

5.1. Autoridades Intervenientes

Atuam no Porto Organizado de Itajaí como órgãos intervenientes:

I - Órgão Ambiental: Órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA), responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências.

II - Autoridade Marítima: Autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha da Capitania dos Portos do Estado de Santa Catarina, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além dos outros cometimentos a ela conferidos por esta Lei.

III - Autoridade Portuária: Autoridade responsável pela administração do Porto Organizado, neste ato, a SPI, competindo-lhe fiscalizar as operações portuárias e zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente.

IV - Conselho de Autoridade Portuária (CAP): Órgão colegiado consultivo com composição, constituição, atribuições e competências prescritos na Lei nº 12.815/13, e Decreto nº 8033/13 que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de Portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

V - Receita Federal/Autoridade Aduaneira: Órgão que tem a incumbência das atividades aduaneiras, representada pela Inspeção da Alfândega da Secretaria da Receita Federal.

VI - Órgão de Gestão de Mão-de-Obra (OGMO): Entidade responsável pela organização e registro dos trabalhadores portuários avulsos, definida no artigo 41 e seguintes, da Lei nº 12.815/13, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de Portos e Instalações Portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos Operadores Portuários.

VII - Agência de navegação/Agente marítimo: Pessoa jurídica que exerça a representação legal do armador, em consonância com as atividades dos Operadores Portuários conforme disposição em Lei.

VIII - Armador: Proprietário ou locatário formalizado de embarcação que, prestando-a, a explora no transporte, ou a cede a emprego de terceiro.

5.1.1. Autoridade Portuária

Em observância ao que dispõe o artigo 17 e seguintes da Lei nº 12.815/13, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de Portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos Operadores Portuários, tem como competência a administração do Porto Organizado, denominada Autoridade Portuária, sem prejuízo das demais obrigações atribuídas:

- I - Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;
- II - Assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do Porto ao comércio e à navegação;
- III - Pré-qualificar os Operadores Portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;
- IV - Arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;
- V - Fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
- VI - Fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- VII - Promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao Porto;
- VIII - Autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do Porto, ouvidas as demais autoridades;
- IX - Autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do Porto;
- X - Suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do Porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

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

XII - Adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no Porto;

XIII - Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;

XIV - Estabelecer o horário de funcionamento do Porto, observadas as diretrizes do Ministério de Transportes Portos e Aviação Civil (MTPAC) da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público;

XV – Organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação MTPAC o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

O disposto nos incisos IX e X não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

5.1.2. Sob coordenação da 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.

Dentro dos limites da área do Porto Organizado, compete à administração do Porto, sob coordenação da autoridade marítima:

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

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

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

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

e) 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.

5.1.3. Sob coordenação da Autoridade Aduaneira

Sob coordenação da autoridade aduaneira compete à administração do Porto:

- a) Delimitar a área de alfandegamento;
- b) Organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

5.1.4. Conselho de Autoridade Portuária

Conforme exigida pelo Art. 20 da Lei nº 12.815/13 e Art. 36 do Decreto nº 8033/13, o Porto de Itajaí conta com o Conselho de Autoridade Portuária.

O Decreto nº 8033/13 que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815/13, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias, determina:

Art. 36 - Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§1º Compete ao conselho de autoridade portuária sugerir:

I - alterações do regulamento de exploração do porto;

II - alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

III - ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

IV - medidas para fomentar a ação industrial e comercial do porto;

V - ações com objetivo de desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VI - medidas que visem estimular a competitividade; e

VII - outras medidas e ações de interesse do porto.

§2º Compete ao conselho de autoridade portuária aprovar o seu regimento interno.

Art. 37. Cada conselho de autoridade portuária será constituído pelos membros titulares e seus suplentes:

I - do Poder Público, sendo:

a) quatro representantes da União, dentre os quais será escolhido o presidente do conselho;

b) um representante da autoridade marítima;

c) um representante da administração do porto;

d) um representante do Estado onde se localiza o porto; e

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

II - da classe empresarial, sendo:

a) dois representantes dos titulares de arrendamentos de instalações portuárias;

b) um representante dos operadores portuários; e

c) um representante dos usuários; e

III - da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos; e

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários.

§1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros e seus suplentes do conselho serão indicados:

*I - pelo Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República; pelo Comandante da Marinha; pela administração do porto; pelo Governador de Estado e pelo Prefeito do Município, respectivamente, no caso do inciso I do **caput**; e*

*I - pelo Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil; pelo Comandante da Marinha; pela administração do porto; pelo Governador de Estado e pelo Prefeito do Município, respectivamente, na hipótese prevista no inciso I do **caput**; e (Redação dada pelo Decreto nº 9.048, de 2017)*

*II - pelas entidades de classe local das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do **caput**.*

§2º Ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos definirá as entidades responsáveis pela indicação de que trata o inciso II do § 1º e os procedimentos a serem adotados para as indicações.

§2º Ato do Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil definirá as entidades responsáveis pela indicação de que trata o inciso II do § 1º e os procedimentos a serem adotados para as indicações. (Redação dada pelo Decreto nº 9.048, de 2017)

§3º Os membros do conselho serão designados por ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República para um mandato de dois anos, admitida a recondução uma única vez, por igual período.

§3º Os membros do conselho serão designados por ato do Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil para mandato de dois anos, admitida uma recondução por igual período. (Redação dada pelo Decreto nº 9.048, de 2017)

§4º A participação no conselho de autoridade portuária será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

§5º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada representante terá direito a um voto; e

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§6º Perderá o mandato o membro do conselho que faltar, injustificadamente, a três reuniões consecutivas ou seis alternadas, assumindo a vaga o seu suplente até a efetivação de nova indicação.

5.2. Autoridades Anuentes

Atuam no Porto Organizado de Itajaí, como autoridades anuentes:

I - Receita Federal do Brasil através da Alfândega do Porto Organizado de Itajaí;

II - Marinha do Brasil através da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí;

III - ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária;

IV - VIGIAGRO – Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional;

V - Polícia Federal, através do NEPOM – Núcleo de Policiamento Marítimo;

VI – IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.

5.3. Autoridades Concedentes e Fiscalizadoras

SNP/ MTPAC – Secretaria Nacional dos Portos/ Ministério Transportes, Portos e Aviação Civil: órgão da administração pública federal direta que tem como áreas de atuação a política nacional de transportes dos modais ferroviário, rodoviário e aquaviário, além de realizar ações no âmbito da marinha mercante, das vias navegáveis e dos portos fluviais e lacustres (excetuados os que estão sob a responsabilidade das companhias docas). O MTPAC também possui competência para participar da coordenação dos transportes aeroviários e serviços portuários. As ações do MTPAC abrangem a formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais para o setor, a participação no planejamento estratégico, a elaboração de diretrizes para a sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos. Para que o órgão execute suas competências e possa desenvolver programas e projetos, as ações e programas agem como ferramentas que auxiliam o ministério e os órgãos vinculados para as tomadas de decisão que definirão as ações do sistema de transportes do país.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Compete à Superintendência de Regulação:

I -planejar, coordenar, analisar e submeter à Diretoria Colegiada da ANTAQ as matérias relacionadas com a elaboração e revisão de normas inerentes aos procedimentos de outorga, fiscalização e estudos, utilizando, sempre que couber, a metodologia de avaliação do impacto regulatório (AIR), bem como as atribuições de suas respectivas Gerências;

II -analisar as contribuições advindas das audiências públicas;

III -promover a integração com os órgãos relacionados com a defesa da ordem econômica e com demais autoridades afins à atividade portuária e de navegação marítima e interior interestadual e internacional;

IV -elaborar, atualizar e revisar as normas de competência da ANTAQ, incluindo, sempre que couber, a análise do impacto regulatório;

V -prover as Autoridades Portuárias de instrumentos para o acompanhamento do desempenho econômico-financeiro dos operadores portuários, integradamente com a Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais; e

VI -elaborar e encaminhar a Agenda Regulatória Anual da ANTAQ, em consonância com as superintendências afetas.

6. Código de Ética

A Administração do Porto de Itajaí adota como referência fundamental para seu Código de Ética o respeito aos princípios constitucionais previstos para a Administração Pública que são:

- Legalidade
- Impessoalidade
- Moralidade
- Publicidade
- Eficiência

6.1. Código de Conduta

No exercício de suas funções, a SPI tem como principal referência o desenvolvimento de processo contínuo na busca de máxima eficiência e competitividade para o Porto de Itajaí.

A Resolução nº 004 de 15 de fevereiro de 2000, fixou a missão e estabeleceu a visão estratégica da Autoridade Portuária de Itajaí, conforme:

- Missão: Regular, fiscalizar, controlar e promover/fomentar a expansão das atividades portuárias e prestar serviços de sua competência.
- Visão: Ser reconhecido como o Porto brasileiro de maior eficiência da região Sul e Mercosul.

7. Exploração Comercial do Porto

7.1. Introdução

A exploração comercial do Porto Organizado de Itajaí obedece ao Art. 17, da Lei dos Portos nº 12.815/13, em que prevê a remuneração das facilidades oferecidas por meio da infraestrutura ofertada, associada aos serviços públicos por meio da aplicação de tarifas portuárias e de receitas provenientes de contratos de arrendamento. Esta exploração visa assegurar o equilíbrio econômico financeiro da Administração do Porto Público e da Autoridade Portuária de Itajaí.

Trata-se de fundamental importância a segregação de custeio das mesmas, haja vista os deveres distintos provenientes das respectivas demandas e de diferentes usuários que se beneficiam das facilidades e das infraestruturas ofertadas.

Para cada uma destas atribuições delegadas, podemos citar uma delas voltada diretamente a exploração comercial das instalações do Porto Público onde almejasse o seu equilíbrio econômico-financeiro de maneira a criar condições técnicas e operacionais que permitam competir de igual para igual com outros Portos Públicos e com os Terminais de uso Privados da mesma região.

Com relação a função de Autoridade Portuária, cabe entre suas maiores obrigações a de manter o equilíbrio e as condições financeiras, de dotar, manter e adequar as infraestruturas portuárias às exigências do mercado internacional de maneira a assegurar a competitividade da infraestrutura portuária ofertada e da modicidade das tarifas em relação aos portos público e Terminais de Uso Privados, localizados na mesma área de influência.

A exploração comercial do Porto, será feita em atendimento aos princípios éticos, a preceitos não discriminatórios e ao tratamento isonômico com todos os entes e pessoas que participem ou tenham ligação com as atividades que embasam a referida exploração.

Sem prejuízo do que dispõe o capítulo II, artigos 4º a 15, da Lei nº 12.815/13, a exploração comercial do Porto, será feita tendo em conta a permanente busca do desenvolvimento econômico, da eficiência na execução dos serviços, da constante busca da eficácia e do atendimento às necessidades ou desejos da sociedade.

7.2. Mecanismos de Proteção ao Usuário

A exploração comercial do Porto deve ter em conta sempre a figura do usuário, reconhecendo formalmente a importância de tê-lo como parceiro e como sustentáculo do sistema, razão de ser da própria atividade.

Para fins de tornar a sua ação tanto mais eficaz como mais atrativa para os usuários, a SPI e todos os entes que se integram à exploração comercial do Porto adotarão procedimentos de criação de meios para facilitar o relacionamento com os usuários, inclusive orientando-os, de forma a que possam ser atingidas as melhores performances na utilização do Porto.

A SPI disponibiliza em seu sítio eletrônico dados estatísticos atualizados mensalmente que servem de suporte para fixação de política e de indicadores para os prestadores de serviço e usuários.

A SPI manterá canais públicos para acolhimento de sugestões e reclamações, através dos canais da Ouvidoria e Atendimento Geral, no *sítio eletrônico* <http://www.portoitajai.com.br>.

7.3. Mecanismos de Fomento e de Incentivos a Investimentos

É assegurado aos interessados o direito propor parcerias pública-privadas e investimentos associados previstos em leis, e de arrendar instalações portuárias localizadas dentro dos limites da área do Porto Organizado, que integram o patrimônio da Administração do Porto, conforme as condições estabelecidas na Lei nº 12.815/13, atendido o que prevê o Plano de Zoneamento e Desenvolvimento do Porto – PDZ.

7.4. Horário de Funcionamento

Operacional:

Das 07:00h às 13:00h;

Das 13:00h às 19:00h;

Das 19:00h às 01:00h;

Das 01:00h às 07:00h.

Guarda Portuária:

Das 06:00h às 12:00h;

Das 12:00h às 18:00h;

Das 18:00h às 00:00h;

Das 00:00h às 06:00h.

Administrativo:

Das 13:00h às 19h00h.

Cabe ressaltar que os horários de funcionamento da Autoridade Portuária podem ser alterados a qualquer tempo, quando necessário, por força de Resolução, através de atos do Superintendente, na busca de melhor atender e de obter eficiência com redução de gastos.

7.5. Jornadas de Trabalho

A jornada de trabalho em atividades diretamente ligadas à área operacional, dos órgãos de mão de obra avulsa, com vínculo empregatício e participantes das escalas de turno contínuo, devem estar em conformidade com o disposto nos seus acordos coletivos de trabalho.

7.6. Feriados Legais

A relação dos feriados nacionais, estaduais e municipais a serem observados, estão fixados em atos normativos, destacando-se:

Lei Federal nº 662/49

Lei Federal nº 6.802/80

Lei Federal nº 9.093/95, incisos II e III do art. 1º e o art. 2º

Portaria MEPDG nº 468/17

Lei Estadual nº 17.335/17

Lei Municipal nº 2.863/93

7.7. Prestadores de Serviços

A Associação Brasileira de Fornecedores e Serviços a Navios mantém em seu quadro associativo um conjunto de empresas que atendem aos Portos da região sul nos mais diversos ramos de atividade, na área de abastecimento de combustíveis, publicações náuticas, equipamentos de segurança, alimentação, máquinas, peças, reparos elétricos, mecânicos e hidráulicos.

A tabela da sequência mostra os fornecedores para o Porto de Itajaí, de acordo com dados do ABFN:

Tabela 2. Fornecedores

Empresa	Serviço de Apoio	Endereço	Portos que atende
Millennium General Ship Service	Publicações náuticas; Provisões em geral	Rua Baronesa do Cerro Azul 1350-Costeira. CEP: 83203-420 Paranaguá/PR. Fone:55-41 3424.3043 Email: millennium@mgss.com.br	Paranaguá – Itajaí, São Francisco, Rio Grande, Antonina e Santos
Newport Shipchandler	Provisões em geral	Rua Guanandís n 363 Jardim Samambaia. CEP: 83212-310 Paranaguá/PR Fone: 55 41 3427.3444 Email: newport@brturbo.com.br	Paranaguá – Itajaí, São Francisco e Antonina
Polynave Marine Spplies	Fornecimento em geral para navios e plataformas	Rua Manoel Pereira 1065 Paranaguá-PR. CEP: 83203-590. Fone: 55 41 3425.5648 Email: polynave@uol.com.br	Paranaguá – Itajaí, São Francisco e Antonina
Continental Provedora de Navios	Fornecimento em geral para navios e plataformas	Rua Paissandu, 275 - Partenon Porto Alegre / RS CEP: 90.660-360. 55 (51) 3315.2490	Porto Alegre, Itajaí, Imbituba

Fonte: Associação Brasileira de Fornecedores e Serviços a Navio.

No Porto de Itajaí, ocasionalmente há abastecimento de navios através caminhões tanques, mas não é um fato comum.

Tabela 3. Distribuidoras de Combustíveis de Itajaí

Empresa	Endereço	Telefone
Liquimobil Distribuidora de Petróleo Ltda	R Benjamim Dagnoni, 375 - Itaipava, Itajaí, SC. CEP: 88316-100	(47) 3246-1020
Esso Brasileira de Petróleo	R Benjamim Dagnoni, 955 - Itaipava, Itajaí, SC. CEP: 88316-100	(47) 3346-1674
Rejaile Distribuidora de Petróleo Ltda	R Benjamim Dagnoni, 905 - Itaipava, Itajaí, SC CEP: 88316-100	(47) 3246-1112
PETROBRAS	R Arnoldo Lopes Gonzaga, 410 - Barra do Rio - Itajaí- SC - CEP: 88305-570	(47) 3348-6745
Polipetro Distribuidora de Combustíveis	Rod Antônio Heil, 1670 - km-3 - Itaipava, Itajaí - SC. CEP: 88316-000	(47) 3346-5666
Poli Náutica Comércio de Combustíveis Ltda	R Doutor Reinaldo Schmithausen, 764 - Itajaí - SC - CEP: 88310-001	(47) 3241-4324

8. Utilização das Instalações Portuárias Operacionais de Uso Público

8.1. Condições Gerais de Utilização

A utilização das instalações portuárias de uso público do Porto Organizado de Itajaí, far-se-á pela forma da Lei nº 12.815/13 e condições estabelecidas neste Regulamento, observadas a competência da Autoridade Marítima e da Autoridade Aduaneira.

Será despendido tratamento isonômico a todos que utilizarem as instalações portuárias, em respeito aos princípios da racionalização e otimização.

A utilização das instalações portuárias será autorizada pela Administração do Porto por meio de requisição do armador ou preposto, operador portuário, dono ou consignatário da mercadoria, conforme o caso e será retribuída com o pagamento à Administração do Porto das taxas portuárias pertinentes, constantes da tabela de Tarifas do Porto de Itajaí publicadas em seu sitio eletrônico.

No que diz respeito à aplicação de reajustes tarifários, de acordo com o Ofício-Circular nº 03/2015-DG, a ANTAQ informa que não há vedação no ordenamento jurídico e normativo para a prática, desde que observem (i) o caráter isonômico da concessão de benefício, sem discriminação de agentes, operadores ou clientes; e (ii) que a justificativa de sua implementação constitua estratégia comercial da Administração para aumento da competitividade do Porto, atração de novos clientes, incremento na movimentação portuária e, por conseguinte, ampliação da base de arrecadação tarifária que compense os descontos concedidos.

O Ofício-Circular já citado, esclarece ainda que, a despeito da desnecessidade de autorização prévia por parte da ANTAQ, qualquer desconto ou adiamento na aplicação dos valores tarifários, em vigor desde 08 de maio de 2015, deverá ser comunicado à essa Agência, com antecedência mínima de 30 dias, com vistas ao acompanhamento e fiscalização de sua competência.

Para os serviços requisitados à Administração do Porto, dentro das áreas do Porto Organizado, o interessado deverá prestar caução antecipadamente, como forma de garantia.

A caução poderá ser em forma de moeda corrente ou fiança bancária, contratada em instituições financeiras de primeira linha.

Exceto no caso de "arribada", nenhum serviço será executado pela Administração do Porto sem prévia requisição, e formulada pelos interessados ou documentos equivalentes pagamento antecipado ou garantia de liquidação, dos valores devidos, mediante caução.

Ao final da operação, o valor depositado em moeda corrente a título de caução, pelos serviços requisitados, será abatido do valor final da fatura emitida pela Administração do Porto sendo depositado apenas o saldo devedor faltante.

Os valores pagos a maior serão restituídos através de contrato de crédito mantidos entre a Administração do Porto de Itajaí, operadores portuários e outros usuários.

Para os efeitos legais regulamentares, cabem aos requisitantes às responsabilidades civil e penal, por suas ações ou omissões, inclusive de seus respectivos representantes.

Na hipótese de ocorrer um aumento ou reajuste da tarifa está será cobrada 30 dias após a publicação no sitio eletrônico conforme determinação da Agência Reguladora no artigo 32, inciso XLI da Resolução nº 3274/14.

O tráfego e a utilização pelas embarcações das áreas de fundeio, canal de acesso e bacia de evolução, em demanda ao Porto Público ou terminais privativos, dentro ou fora da área do Porto Organizado, serão autorizados pela Administração do Porto, de acordo com o estabelecido pela Lei 12.815/13, Capítulo IV, da Administração do Porto Organizado, Seção I, das Competências, e nos termos e condições deste Regulamento e de Resolução específica baixada pela Autoridade Portuária, mediante prévia anuência das Autoridades Marítimas, Aduaneiras, Sanitária e de Polícia Marítima.

Exceto nos casos de "arribada", a autorização será dada mediante requisição do armador ou de seu agente. O pedido, postulado com antecedência de 72 (setenta e duas) horas, conterà o aviso de chegada do navio com 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, endereço da agência responsável pela embarcação e pelo pagamento das taxas portuárias;

VI - características das embarcações:

a) comprimento total (LOA) e boca;

b) tonelada de porte bruto, tonelada de registro bruta e tonelada de registro líquida;

c) calado de entrada e calado previsto de saída (proa e popa);

VII - natureza da operação;

VIII - relação detalhada de carga, assinada pelo responsável da embarcação ou preposto, e cópia do manifesto de carga;

IX - número de passageiros a bordo, quando se tratar de navios de cruzeiro ou misto;

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 - terminal e/ou berço previsto para atracação;

As operações de entrada e saída de embarcações uma vez autorizadas pela Autoridade Portuária são de exclusiva competência da praticagem da barra e do Porto de Itajaí e regulamentadas pela Capitania dos Portos do Estado de Santa Catarina.

A movimentação de mercadorias em embarcação fundeada em operação de transbordo, circunscrita nas áreas do Porto Organizado, só será autorizada com a prévia anuência da Autoridade Aduaneira, será realizada em área própria, definida para tal fim pela Administração do Porto, em coordenação com Autoridade Marítima.

8.2. Utilização das Instalações de Acesso Aquaviário

O tráfego e a utilização pelas embarcações das áreas de fundeio, canal de acesso e bacia de evolução, em demanda ao Porto Público ou terminais privativos, dentro ou fora da área do Porto Organizado, serão autorizados pela Administração do Porto, de acordo com o estabelecido pela Lei nº 12.815/13, Capítulo IV, Da Administração do Porto Organizado, Seção I, Das Competências, e nos termos e condições deste Regulamento e de Resolução específica baixada pela Autoridade Portuária,

mediante prévia anuência das Autoridades Marítimas, Aduaneiras, Sanitária e de Polícia Marítima.

Exceto nos casos de "arribada", a autorização será dada mediante requisição do armador ou de seu agente. O pedido, postulado com antecedência de 72 (setenta e duas) horas, conterà o aviso de chegada do navio com 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, endereço da agência responsável pela embarcação e pelo pagamento das taxas portuárias;

VI - características das embarcações:

a) comprimento total (LOA) e boca;

b) tonelada de porte bruto, tonelada de registro bruta e tonelada de registro líquida;

c) calado de entrada e calado previsto de saída (proa e popa);

VII - natureza da operação;

VIII - relação detalhada de carga, assinada pelo responsável da embarcação ou preposto, e cópia do manifesto de carga;

IX - número de passageiros a bordo, quando se tratar de navios de cruzeiro ou misto;

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 - terminal e/ou berço previsto para atracação.

As operações de entrada e saída de embarcações uma vez autorizadas pela Autoridade Portuária são de exclusiva competência da praticagem da barra e do Porto de Itajaí e regulamentadas pela Capitania dos Portos do Estado de Santa Catarina.

A movimentação de mercadorias em embarcação fundeada em operação de transbordo, só será autorizada com a prévia anuência da Autoridade Aduaneira, será realizada em área própria, definida para tal fim pela Administração do Porto, em coordenação com Autoridade Marítima.

A ordem das manobras estabelecidas neste regulamento poderá pontualmente ser alterada pela Autoridade Portuária em virtude de condições climáticas ou operacionais incompatíveis com o navio considerado prioritário.

8.3. Utilização das Instalações de Acostagem e Atracação

O Porto público de Itajaí possui 1 cais com extensão total de 1.047,30 metros, dividido em 4 (quatro) berços, sendo 2 (dois) arrendados sob a gestão da empresa *APM Terminals Itajaí S.A.*: berços 1 (285,00 m) e 2 (272,30 m), somando 557,30 metros de extensão; e 2 (dois) sob gestão pública por meio da Superintendência do Porto de Itajaí: berços 3 (210,00 m) e 4 (280,00 m), totalizando 490,00 metros de extensão.

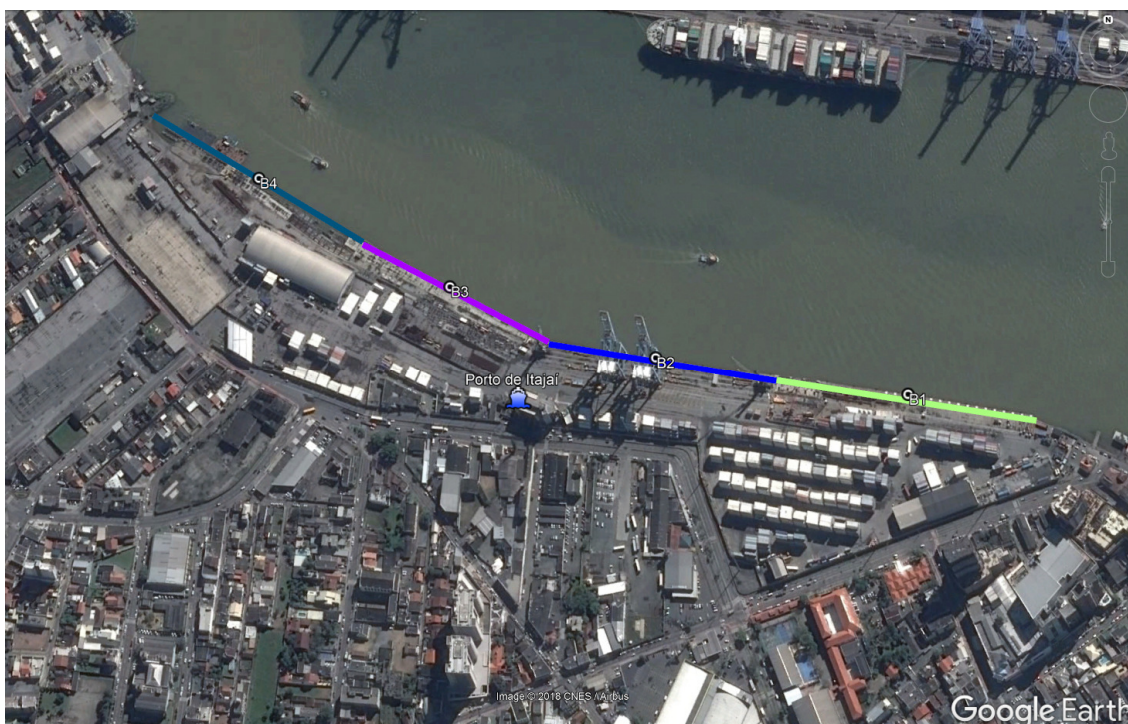


Figura 6 - Localização dos Berços Públicos (3 e 4) e Arrendados (1 e 2)

Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2017)

Complementam as estruturas de acostagem do Porto Público, a estrutura de atracação o Terminal de Passageiros, com 78 metros de comprimento, conforme pode ser observado na tabela a seguir.

Tabela 4. Características dos berços de atracação

Berço	Destinação	Características Construtivas	Estado de Conserv.	Comprim. (m)	Profund. (m)	Gestão
1	Contêiner	Estacas de Concreto Armado com cortina fechada	Bom	285,00	14,00	Privada
2	Contêiner	Estacas de Concreto Armado com cortina fechada	Bom	272,30	14,00	Privada
3	Contêiner e carga geral	Estacas de Concreto Armado com cortina fechada	Bom	210,00	14,00	Pública
4 (em obras de realinhamento)	Contêiner e carga geral	Estacas de Concreto Armado com cortina fechada	Em obras	280,00	14,00	Pública
Terminal de Passageiros	Passageiros	Pier tipo Dinamarquês sobre estacas, apoio com dolphins de atracação e amarração.	Bom	78	10	Pública

Fonte: Porto de Itajaí 03/2017

É obrigatória a concessão de atracação em local designado pela Administração do Porto, desde que previamente requisitada e autorizada pelos órgãos competentes.

As embarcações procedentes do exterior serão visitadas quando exigido pelas Autoridades de Saúde, Polícia Marítima e Aduaneira, nos fundeadouros ou no cais de atracação, de modo a agilizar a liberação das embarcações, para início das operações de carga e/ou descarga de mercadorias e de embarque e/ou desembarque de passageiros.

As embarcações, durante o tempo em que permanecerem na área de fundeio ou atracados nos berços, bem como os seus tripulantes, ficam sujeitos ao presente Regulamento e ao Plano de Segurança do Porto de Itajaí.

As embarcações atracadas nos berços público, arrendado e/ou privativo, dentro e fora do Porto Organizado, deverão cumprir prontamente as ordens que lhes 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.

A Administração Portuária não se obriga a conceder atracação às embarcações que entrarem no Porto, quando a atracação não possa ocorrer:

I - Por falta de profundidade compatível com o calado da embarcação, no canal de acesso às instalações de acostagem ou junto a essas instalações, de acordo com os parâmetros vigentes;

II - Por falta de vaga disponível nas referidas instalações;

III - Por ordem do Governo Federal, devido a epidemias, guerra ou outra causa de força maior;

IV - Por inexistência de programação prévia dos navios com destino aos terminais fora da área do Porto Organizado que, por algum motivo, necessitem atracar no cais do Porto de Itajaí.

As mercadorias embarcadas ou desembarcadas nos berços de uso público, ficarão sob a guarda e conservação da Administração do Porto ou de terceiros que tenham assegurado o direito de arrendar e de explorar instalações portuárias, a partir do seu recebimento até a sua respectiva entrega.

Compete à Administração do Porto editar normas para concessão de prioridade de atracação de embarcações nos berços de uso público, bem como as regras de acesso aos terminais privativos dentro e fora da área do Porto Organizado e submetê-las à consulta do Conselho de Autoridade Portuária.

Com este objetivo a norma expressa em Resolução, tem a intenção de descrever e tornar público, a forma operacional de como realizar, equalizar e otimizar as manobras perante as diversas peculiaridades e restrições operacionais de acessibilidade do nosso estuário onde se localiza as instalações portuárias.

A Autoridade Portuária coordena diariamente todo o planejamento de manobras, associadas a todos os fatores operacionais, hidrodinâmicos e restrições, de comum acordo com o serviço de praticagem e da Delegacia da Capitania dos Portos de Santa Catarina em Itajaí.

Neste sentido, a Resolução nº 05/2017 (ANEXO 3), alterada pela Resolução nº 03/2018 (ANEXO 4), visa contemporizar todas estas condicionantes, além dos horários de preamar e número de rebocadores disponíveis do Porto Organizado de Itajaí, visando otimizar o atendimento de toda a comunidade portuária.

Insta frisar que a Resolução nº 005/2017, não tem como objeto primordial estabelecer prioridade de atracação, mas sim tem por objetivo e finalidade sistematizar e regulamentar a utilização da infraestrutura de acesso aquaviário do Complexo Portuário, ordenando o tráfego de forma a atender a todos os usuários de forma harmônica e equânime, na área do Porto Organizado a qual a SPI tem competência legal, e não o fez com relação a Portonave, por ser TUP, está fora da área do porto Organizado, e desta feita não podendo constar na norma por falta de amparo legal.

A ordem de atracação das embarcações nos berços de uso público, sob a gestão da Administração do Porto, obedecerá a programação prévia solicitada pelos armadores ou seus representantes à Administração do Porto, exceto quando a Norma para Tráfego de Navios e Serviços no Porto de Itajaí, estabelecer atracções em caráter prioritário e preferencial de acordo com os critérios vigentes.

A toda embarcação que entrar no Porto corresponderá um número de ordem que será dado pela Administração do Porto, correspondendo ao número de atracção.

Confirmada a chegada da embarcação e à vista de requisição de ocupação do berço de atracção e de sua disponibilidade, será autorizada a atracção da embarcação.

A desatracção da embarcação deverá ocorrer até 1 (uma) hora após o término da operação portuária, ressalvadas as condições de navegabilidade e aos dispostos no regulamento do tráfego marítimo.

A atracção e desatracção serão realizadas sob a responsabilidade do comandante da embarcação e com o emprego do respectivo pessoal e material.

O período de tempo da ocupação do berço do navio será estabelecido de comum acordo por ocasião da reunião de programação de Atracção e Operação Portuária considerando igualmente o estabelecido na Norma para Tráfego de Navios e Serviços no Porto de Itajaí (ANEXO 5).

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

A permanência de embarcação ocupando o berço, realizando operação portuária além do prazo fixado, pelo não cumprimento da prancha mínima estabelecida, por culpa ou conveniência do armador ou requisitante e havendo outra embarcação designada para o referido berço, a Administração do Porto poderá, a seu critério, autorizar a extensão do tempo de ocupação por um período de trabalho. Após esse

prazo, permanecendo a embarcação ocupando o berço, incidirá a título de penalidade, a tarifa correspondente cobrada de forma crescente, por dia de permanência no berço, até a desatracação da embarcação.

A atracação e ocupação dos berços arrendados e nos terminais privativos dentro e fora da área do Porto Organizado serão de inteira responsabilidade e gerenciamento do(s) arrendatário(s) ou proprietários resguardado o cumprimento das determinações e regulamentações baixadas pela Administração do Porto no que couberem.

8.4. Utilização dos Sistemas Viários

O sistema viário de acesso de cargas ao Porto de Itajaí utiliza-se da malha urbana da cidade.

Visando melhorias de acesso, o município de Itajaí, juntamente com o Governo Federal, iniciou a execução de uma via destinada ao transporte portuário, a denominada Via Expressa Portuária (VEP), almejando garantir segurança e eficiência no transporte de cargas desde a Rodovia BR-101 até o Porto, passando pela Rua Francisco Reis, Agostinho Alves Ramos, Rodolfo Bosco, Curt Hering, Leodegário Pedro da Silva e Rua Blumenau, numa extensão de aproximadamente 7,5 km.

8.5. Utilização das Redes de Serviços Públicos

As redes de serviços públicos (concessionárias) que estão disponíveis para uso, nas instalações da Administração do Porto de Itajaí, são: Redes da CELESC – Centrais Elétricas de Santa Catarina – fornecedora de energia elétrica, e a SEMASA – Serviço Municipal de Água e Saneamento Básico – responsável pela captação, tratamento e distribuição da água e coleta e tratamento de esgoto.

Endereços eletrônicos:

<http://www.celesc.com.br/portal/>

<http://www.semasa-itajai.com.br/>

8.5.1. Energia Elétrica

O suprimento de energia elétrica do Porto de Itajaí se dá através de rede aérea em alta tensão (25 kV, operando a 60 hz trifásica), fornecida pela CELESC – Centrais Elétricas do Estado de Santa Catarina. O Porto de Itajaí não possui serviço de fornecimento de energia elétrica para navios. No Terminal de contêineres *dry* com capacidade estática para atender 13.800 TEU's, estão instaladas tomadas para atendimento a contêineres *reefers*.

8.5.2. Abastecimento de Água

O abastecimento de água para o Porto de Itajaí se dá através de rede de 6 polegadas e sua distribuição está a cargo da Autarquia Municipal Serviços Municipais de Águas e Saneamento – SEMASA.

Os reservatórios de água instaladas na área portuária sofrem constantes alterações climáticas pela ação da temperatura, calor, frio, oscilação de demanda/consumo entre outras situações adversas, o qual o cloro recebido da rede tende a volatilizar, sendo impossível manter o padrão de 0,2 mg CL/L (miligrama de cloro por litro) a 2,0 mg CL/L, conforme legislação, sem o uso de sistema para recloração da água. Diante do exposto, foi realizada a instalação de sete unidades de Sistemas de Purificação de Água na área portuária.

O Porto de Itajaí conta com uma rede de doze hidrantes de 2 polegadas com vazão de 10 m³ por hora e um reservatório com capacidade para 200.000 mil litros, para atendimento a emergências e combate a incêndio. Os serviços de suprimento de água para navios são realizados através de caminhões pipa.

8.5.3. Drenagem e Esgoto

O Porto de Itajaí possui sistema de tratamento de esgoto sanitário, que atende aos prédios administrativos e operacionais da área portuária. Conta também com um sistema de drenagem pluvial em toda a área do Porto.

Desde abril de 2007 o Porto possui uma Estação de Tratamento de Esgoto (ETE), onde todo o esgoto gerado passa por um processo de tratamento aeróbio para depois o efluente ser lançado no corpo hídrico receptor. Para avaliar a eficiência da ETE, é realizado o monitorado semanalmente de variáveis na entrada do efluente bruto e na saída do efluente tratado, como temperatura, oxigênio dissolvido,

coliformes, DBO, DQO, nitrogênio total, surfactantes, material particulado em suspensão e cloração.

8.5.4. Telecomunicações

O Porto de Itajaí é servido por uma rede de comunicação integrada ao sistema nacional e internacional, através de fibra ótica e rádio frequência com os seguintes endereços:

Endereço eletrônico: <http://www.portoitajai.com.br>

Telefonia Fixa: integrada ao sistema telefônico nacional DDD, código 47.

Fone: 55 (47) 3341-8000

Fax: 55 (47) 3341-8075

Rádio Frequência: A estação costeira Itajaí Rádio (PPC) opera em radiotelefonia VHF na classe F3E, chamada no canal 16 e trabalho no canal 25; e em HF, na classe J3E, frequências de 4.366/4.074 e 4.369/4.077 kHz (Lista de Auxílios-Rádio, Brasil).

Canal VHF 14 e 16 (praticagem)

8.6. Utilização das Instalações Remanescentes de Armazenagem

O serviço de armazenagem é a fiel guarda e conservação das mercadorias depositadas em instalações de armazenagem de uso público, na área do Porto, compatível com a sua natureza e sua espécie.

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

Às mercadorias que exibirem sinais de avarias ou condições que não atendam aos requisitos pré-estabelecidos pelas autoridades de saúde e de inspeção fitossanitária, como embalagens danificadas ou inadequadas, caberão as seguintes medidas:

I - se destinadas à embarque, não deverão ser recebidas;

II - as provenientes de desembarque deverão ser recebidas com ressalvas a serem registradas em documento próprio de "faltas e avarias", em conformidade com a legislação em vigor, e serão depositadas em local isolado, reservado para tal fim, após serem lacradas e cintadas para efeito de vistoria:

a) os comandantes de navios ou seus prepostos devem assistir à lavratura do termo de ressalva e assiná-lo com o fiel do armazém e representante da Autoridade Aduaneira;

b) dos termos de avarias lavrados, serão remetidos resumos à Autoridade Aduaneira no primeiro dia após a descarga.

As mercadorias deverão ser arrumadas por espécie, conhecimento, lotes, marca e contramarca, devendo evitar-se qualquer contaminação de mercadoria por outra.

Na armazenagem de mercadorias, deverá ser observada a separação das mesmas de acordo com o sentido de sua movimentação: embarque, desembarque ou trânsito.

As mercadorias sob fiscalização da Autoridade Aduaneira deverão ser armazenadas em áreas alfandegadas próprias.

O depositário passa a ser responsável pela mercadoria que lhe for entregue pela entidade entregadora.

A responsabilidade do depositário não cobre:

I - as faltas nos conteúdos 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 de mercadorias ou falta que não seja reclamada por escrito, no ato da entrega ou embarque;

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

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 manifestado com posterior transporte por via terrestre ou aquaviária para o mesmo, com utilização de DTA (Documento de Trânsito Aduaneiro);

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

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

I - quando houver declaração de abandono, por escrito, do proprietário;

II - quando, tratando-se de mercadorias de importação por cabotagem, não sejam despachados para saída, deixarem de ser retiradas por seus donos, no prazo de 90 (noventa) dias contados da data do respectivo despacho;

III - quando as mercadorias referidas no inciso II, apesar de despachada 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 mercadoria facilmente perecível, importadas por cabotagens e depositadas em armazéns comuns, não sejam despachadas para saída no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da respectiva descarga;

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

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

De cada venda de mercadoria armazenada que realizar, o depositário dará comunicação detalhada aos respectivos órgãos fiscalizadores.

Do produto da venda em leilão público de mercadorias armazenadas que será realizarem, o depositário recolherá a seus cofres a parcela correspondente ao débito dos donos das mercadorias, por serviço, e fará o depósito judicial do saldo, se houver para ser reclamado por quem de direito for.

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

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

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

A conferência aduaneira feita nos armazéns do Porto Organizado, será sempre assistida pelo fiel do armazém, responsável pela guarda das mercadorias.

9. Utilização de Instalações Não Operacionais

9.1. Terminal de Passageiros

O Terminal de Passageiros Guilherme Asseburg, está localizado na Praça Vidal Ramos, Centro Histórico da cidade, conta com uma estação de passageiros, alfandegado e dotado de infraestrutura necessária para receber navios de passageiros em rotas nacionais e internacionais, sendo administrado pela SPI

O prédio do Terminal de Passageiros abriga instalações da Polícia Federal, ANVISA e Receita Federal, salas de embarque e desembarque, acesso isolado para serviços e também áreas de lazer destinadas às tripulações dos navios.

Conta com um píer exclusivo para passageiros, plataforma e 5 (cinco) *dolphins*, sendo 2 (dois) de amarração com distância de 250 metros entre eles e três de atracação.

Possui um calado de 10 (dez) metros DHN e bacia de evolução para atender navios de até 270 metros de comprimento.

Tabela 5. Terminal de Passageiros – Ficha Técnica

Extensão da Plataforma do Cais	78,00 metros
Largura da Plataforma do Cais	9,00 metros
Extensão da Ponte	32,28 metros
Largura da Ponte	6,00 metros
Dolphins Atracação	3 unidades
Dolphins Amarração	2 unidades
Área da Ponte e Plataforma do Cais	976,68 m ²
Edificações - Recepção Cais Passageiros	204,00 m ²
Total da Área do Píer de Passageiros	1.180,68 m ²

Fonte: Porto de Itajaí – Elaboração Hidrotopo

10. Utilização das Instalações Portuárias sob Gestão de Terceiros

10.1. Utilização das Áreas Arrendadas

10.1.1. Área Operacional - APM Terminals

Das áreas e instalações arrendadas para a APM Terminals, através do Contrato nº 030/01, constam dois berços de atracação com 557,30 metros, profundidade de até 14,00 metros, onde estão instalados dois *portêineres Post-Panamax* em uma área total de 79.267m², pavimentada com blocos intertravados de concreto, designada para pátios de armazenagem de contêineres e arruamentos (via de circulação interna para exportação e importação: *dry* e *reefer*).

A área conta ainda com uma oficina, um armazém, uma câmara frigorífica e uma área segregada, sendo dotado de 1395 tomadas para atendimento a contêineres *reefer*. A localização da área arrendada é demonstrada na figura que segue.



Figura 7 - Área Arrendada (poligonal em vermelho)
Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2017)

Nesta área arrendada, foi implantado pela APM Terminals uma área para depósito de contêineres com cargas perigosas (IMO) com 1.808,55 m², devidamente preparada com canaletas técnicas, comporta/elevatórios e isotanques. Próximo à citada área IMO foi edificada outra construção de 324 m², destinada à manutenção de equipamentos portuários, dotada de bacia de contenção e sistema para separação de água e óleo. Todas essas instalações receberam o licenciamento ambiental concedido pela Fundação do Meio Ambiente – FATMA (Licença Ambiental de Instalação nº 201/2016).

10.1.2. Área Não Operacional - Complexo Náutico Ambiental - CNA

O Contrato nº 012/13, atualmente em vigor, se refere ao contrato assinado em 18 de julho de 2013 com a empresa Porto Esportivo Itajaí Ltda., que trata do arrendamento não operacional de área destinada à instalação do Complexo Náutico Ambiental de Itajaí - CNA.

As atividades e os serviços, como também as responsabilidades e usufruto da área do CNA, ficam sob a exclusividade do Porto Esportivo Itajaí Ltda., devendo este fornecer à SPI informações detalhadas mensalmente acerca da quantidade de embarcações alocadas na marina do CNA, até o dia quinto dia útil de cada mês.

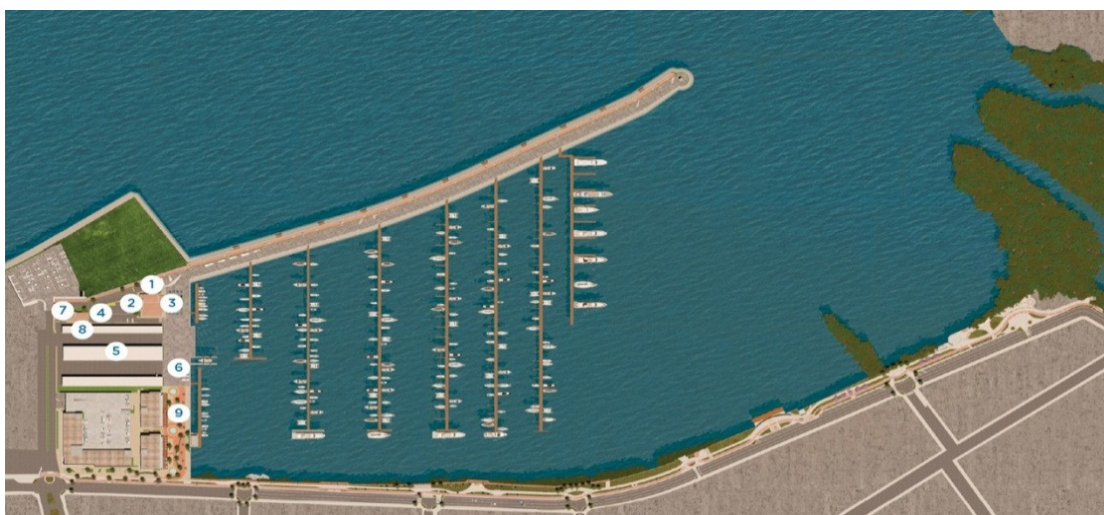


Figura 8 - Marina - Área Arrendada

Fonte: Marina Itajaí, 2016.

O CNA contará com os seguintes serviços e comodidades, conforme quadros abaixo:

Tabela 6. Localização de Facilidades

Facilidades - Localização	
1	Sede social
2	Loja de conveniência
3	Bistrô
4	Estacionamento
5	Hangares vagas secas
6	Travel Lift 75 t
7	Prédio de serviços
8	Hobby Box
9	Boulevard

Fonte: Marina Itajaí, 2016.

Tabela 7. Serviços Oferecidos pelo Complexo Náutico Ambiental

Capacidade	Segurança	Serviços Náuticos	Serviços exclusivos para clientes	Centro Comercial
Marina com 817 vagas	Baía protegida	Posto de abastecimento	Sede social	Cinema
Barcos de até 120 pés	Vigilância 24h	Área de reparos	Atendimento interno por Veículos elétricos	Academia
600 vagas de estacionamento	Controle de acesso à Marina	Escritórios de apoio náutico	Loja de conveniência	Restaurantes, bistrôs e cafés
Baía com 4 metros de profundidade	Resgate e salvatagem	Prédio de serviços	Bistrô	Lojas de artigos náuticos
Travel lift para até 75 toneladas		Hobby Box para locação	Estacionamento com valet	Lojas de venda de embarcações
2 Fork lifts para até 16 toneladas			Concierge	Bancos e caixas eletrônicos

Fonte: Marina Itajaí, 2016.

10.2. Utilização das Áreas sob Outro Tipo de Ocupação

Conforme o Memorando nº 190/2018/CGGPIPP/DPLGPI/SNP, o Terminal de Uso Privado – TUP de Navegantes (Portonave S/A) encontra-se parcialmente contido na nova área do Porto Organizado de Itajaí. Porém, as embarcações permanecem atracadas dentro da área do Porto Organizado de Itajaí, no espelho d'água pertencente a Autoridade Portuária, o que faculta o entendimento pela Delegatária, Municipalidade de Itajaí, de que cabe a remuneração tarifária pela operação de meio ciclo de movimentação de cargas entre recintos, outorgas distintas a do Porto

Público delegado pela União e da Autorização para os TUP's existentes, que estão fora da área do Porto Organizado.

No Complexo Portuário de Itajaí encontram-se, ainda, os seguintes TUP's:

- Teporti Terminal Portuário Itajaí S.A.;
- Poly Terminais S.A.;
- Barra do Rio Terminal Portuário;
- Trocadeiro Terminal Portuário, e;
- Terminal Portuário Braskarne.

A infraestrutura do Complexo Portuário de Itajaí conta com uma rede de apoio logístico, formada pelos terminais retroportuários, portos secos, empresas de apoio logístico e outras prestadoras de serviço que garantem excelentes condições operacionais.

As instalações atuais do Complexo possuem capacidade estática total para armazenagem de cargas congeladas para 160 mil toneladas ou 150 mil posições pallets.

A capacidade total de armazenagem de contêineres cheios e vazios é de 140 mil *Twentyfoot Equivalent Unit* (TEU) e, ainda, de 9,6 mil tomadas para contêineres *reefer*. Composta por 28 armazéns, a capacidade de armazenagem coberta é de 465 mil metros quadrados de área total.

11. Utilização das Instalações de Acesso Aquaviário de Uso Público

11.1. Introdução

O canal de acesso é constituído de um trecho interno e outro externo, com profundidades de 14 metros e 14,50 metros, respectivamente, mantidos com dragagens de manutenção.

As dimensões e a geometria do canal, interno e externo, estão sendo adequadas ao atendimento das novas embarcações, das dimensões de 3,4 quilômetros de comprimento para 5,0 quilômetros, e larguras variando de 120 a 150 metros atuais para 170 a 190 metros.



Figura 9 - Canal de Acesso Interno e Externo do Porto de Itajaí

Fonte: SEP/PR (2009)

A Baía de Evolução do Porto de Itajaí fica localizada entre os Berços do Porto Público e o Terminal Portonave, possui um comprimento de 1.100 metros e largura variável, sempre respeitando um diâmetro de 400 metros no local onde os navios fazem o giro e profundidade de 14 metros.



Figura 10 - Bacia de Evolução do Porto de Itajaí

Fonte: SPI sobre Google Earth (2018)

As áreas de fundeio e suas restrições para embarcações também foram definidas Autoridade Portuária através da Resolução nº 07/2014, de 08/07/2014, e é assim definida:

“Estabelece como área de fundeadouro e fundeio a área em água, cujos vértices são: Ponto 1: longitude 048°30’W e latitude 26°56,5’S, Ponto 2: longitude 048°32,5’W e latitude 26°56,5’S, Ponto 3: longitude 048°32,5’W e latitude 26°54’S e Ponto 4: longitude 048°30’W e latitude 26°54’W, conforme croqui de localização na carta náutica 1.800 – da Marinha do Brasil, na forma descrita pelo Anexo I dessa Resolução.

Prevê-se a utilização de duas áreas de bota-fora (área de despejo do material dragado) localizadas na região costeira próxima da região da desembocadura do rio Itajaí-Açu. São elas:

Área de despejo norte – Navegantes, situada no litoral de Navegantes

Área de despejo sul – Brava, localizada no litoral de Itajaí

Estas áreas estão devidamente licenciadas pela autoridade marítima e pelo órgão ambiental estadual.

O tráfego e a utilização pelas embarcações das áreas de fundeio, canal de acesso e bacia de evolução, em demanda ao Porto Público ou terminais privativos, dentro ou fora da área do Porto Organizado, serão autorizados pela Administração do Porto, de acordo com o estabelecido pela Lei nº 12.815/13, Capítulo IV, Da Administração do Porto Organizado, Seção I, Das Competências, e nos termos e condições deste Regulamento e de Resolução específica baixada pela Autoridade Portuária, mediante prévia anuência das Autoridades Marítimas, Aduaneiras, Sanitária e de Polícia Marítima.

As operações de entrada e saída de embarcações uma vez autorizadas pela Autoridade Portuária são de exclusiva competência da Praticagem da barra e do Porto de Itajaí e regulamentadas pela Capitania dos Portos do Estado de Santa Catarina.

A movimentação de mercadorias em embarcação fundeada em operação de transbordo, só será autorizada com a prévia anuência da Autoridade Aduaneira, será realizada em área própria, definida para tal fim pela Administração do Porto, em coordenação com Autoridade Marítima.

A Marinha do Brasil, através da Capitania dos Portos de Santa Catarina, divulgou instrumento legal que rege e regula as atividades de segurança a navegação nos portos sob sua jurisdição, por meio das Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Santa Catarina-NPCP 2014, disponível no *sítio eletrônico* <http://www.mar.mil.br/delitajai/npcp.html>.

Estão proibidos o cruzamento e a ultrapassagem de embarcações no canal de acesso ao Porto de Itajaí, com exceção às situações de emergência e desde que as ultrapassagens ocorram a montante do *ferry-boat*.

É proibido o acesso de navios à barra, para manobras de atracação e desatracação, quando a mesma for declarada “IMPRATICÁVEL” por iniciativa do Agente da Autoridade Marítima, ouvido o Serviço de Praticagem, ficando automaticamente suspensos os despachos efetuados pela Delegacia da Capitania dos Portos.

O acesso aos terminais à montante da área do Porto Organizado deverá ser evitado com corrente superior a 3 nós.

A Marinha do Brasil através da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) tem para a região de Itajaí, publicação de orientação e segurança, a navegação definida pela Carta Náutica 1801.

A Marinha do Brasil publica ainda o Roteiro Costa Sul com as seguintes informações relativas à infraestrutura marítima do Porto de Itajaí, Carta Náutica 1801 e recomenda atenção aos seguintes perigos:

- Pedra da Santa Teresa: Com dois cabeços na profundidade de 4,2m, estando o cabeço mais ao norte na marcação 339° e distância de 0,3 milhas do Farol Cabeçadas. É balizada por boia luminosa de perigo isolado.
- Casco soçobrado: Na profundidade de 1,6m, marcação 298° e distância de 0,4 milhas do farol Cabeçadas.
- Alto-fundo: Com profundidades entre 3m e 5m, que se estende 0,35 milhas para E do farolete Itajaí nº 5. Tem sua margem leste balizada pela boia luminosa de boreste nº 3.

O navegante deve ter atenção, também, ao contínuo processo de assoreamento existente na barra, no canal de acesso e na bacia de manobra em frente ao porto.

11.2. Programa de Dragagem

As obras e serviços de dragagem do Porto de Itajaí, são executadas nas bacias de evolução, canal interno e canal externo. Devido à localização no baixo estuário do rio Itajaí Açu, existe a necessidade permanente de dragagem, com volume entre 2,2 a 2,6 milhões de metros cúbicos por ano atualmente, e com previsão de 3,5 milhões de metros cúbicos por ano, a partir de 2019, com a conclusão da nova bacia. São executadas com recursos oriundos de tarifa tributária, com eventuais intervenções do MTPAC.

11.3. Obras de Abrigo

Em 17 de julho de 1912 teve início a construção das estruturas de regularização de fluxo de descarga hidráulica e de fixação da barra do Rio Itajaí-Açu, composta à época de um guia corrente na parte sul da foz do rio Itajaí-Açu. Em 1914 foram construídos 700 metros lineares do molhe Sul e, mais tarde, realizadas as obras de implantação do molhe Norte.

Atualmente estas estruturas de fixação da barra estão em obras de adequação de suas dimensões impostas pelas exigências do mercado internacional determinadas pela entrada em operação de novas embarcações denominadas *MEGASHIPS*.

11.4. Norma de Tráfego e Permanência de Navios

Devem ser observadas rigorosamente as Instruções Específicas da Autoridade Portuária e Autoridade Marítima que estabelecem os parâmetros operacionais para fundeio, movimentação e atracação das embarcações.

No sítio eletrônico do Porto de Itajaí encontra-se disponível a norma de Tráfego de Navios e Serviços no Porto de Itajaí (ANEXO 5).

11.5. Serviços de Praticagem, Lancha de Prático e de Rebocador

Os serviços de praticagem no Brasil são regulamentados pela Marinha do Brasil através da Diretoria de Portos e Costas, que estabeleceu através das Normas da Autoridade Marítima - NORMAM 12/2011 as normas para o Serviço de Praticagem nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

O serviço de praticagem é regulamentado pela Lei nº 9.537, de 11/12/1997, conhecida como Lei de Segurança de Tráfego Aquaviário (LESTA), bem como por seu regulamento, o Decreto nº 2.596, de 18/5/1998, conhecido por Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional (RLESTA).

O serviço de praticagem pode ser entendido como o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante das embarcações, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação nas manobras de ingresso aos portos e terminais, através de sua infraestrutura de acesso aquaviário, bem como atracar e desatracar navios, fundear e suspender navios dentre outras atividades típicas de marinharia e navegação, por profissional aquaviário não tripulante que presta Serviços de Praticagem embarcado.

As atividades de praticagem em Itajaí iniciaram na década de 40, através do Serviço de Praticagem da Barra e Porto de Itajaí Ltda. Em 1985 foi criada a Associação de Práticos dos Portos de Itajaí, que em 1997 foi sucedida pela Itajaí Práticos Serviços

de Praticagem SC Ltda. Inicialmente, contava com três práticos, passando para seis profissionais em 1998.

Os serviços de Praticagem no Porto de Itajaí - Zona de Praticagem 21- é obrigatória para os navios que demandem ao Porto de Itajaí, Navegantes e demais terminais do interior do Rio Itajaí-Açu, a partir das coordenadas Lat. 26º54'50``S e Long. 048º34'50``W (ponto de espera de práticos).

Atualmente os serviços de praticagem em Itajaí contam com a estrutura apresentada abaixo (Tabela 8) e encontra-se localizada no seguinte endereço:

*Avenida Prefeito Paulo Bauer, 957. CEP: 88301-020 – Centro – Itajaí – SC.
Fone: 55 (47) 3247 3200.
Sítio eletrônico: <http://www.itajaipraticos.com.br/>.
VHF canais 16 e 14.*

Tabela 8. Estrutura de Praticagem do Porto de Itajaí

Empresa	Número de práticos existentes e lotação mínima - segundo a NORMAM 12 para a ZP 21		Lanchas homologadas (unid.)	AIS / VTMS (Disponível)	Viaturas de Apoio (unid.)
	Existente	Lotação mínima			
Itajaí Práticos Serviços de Praticagem S/C Ltda	NI	17	04	NI	NI

Fonte: Marinha do Brasil (2016)

Rebocagem são os serviços de apoio requeridos pelos navios para as operações de ingresso, evolução e manobra de atracação e desatracação nos portos. Tais serviços, em cada porto, variam de acordo com os tipos de navios que recebem, com as condições de navegação e com o volume de tráfego e são prestados por rebocadores.

Os rebocadores utilizados nas operações portuárias de atracação e desatracação das embarcações possuem dimensões pequenas em relação aos grandes navios que rebocam, mas em contrapartida possuem grande potência, são ágeis e capazes de fazer manobras em raio curto.

Para o Porto de Itajaí, a utilização dos serviços de rebocagem está amparada pela Capitania dos Portos de Santa Catarina, através da Portaria nº 16/CPSC de 8 de maio de 2008, que aprovou as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos – NPCP - Seção III – Serviço de Rebocadores, que define a obrigatoriedade de emprego de

rebocadores nas manobras de navios e define as exceções à obrigatoriedade de seu uso.

Os serviços de rebocagem no Complexo Portuário de Itajaí são prestados pelas empresas Tug Brasil Apoio Portuário SA e Saveiros Camuyrano, através de seus rebocadores conforme pode ser observado na tabela a seguir:

Tabela 9. Rebocadores - Porto de Itajaí

Empresa	Rebocador	HP	Bollard Pull (tons)
Saveiros Camuyrano	Alphard	3433	44
Saveiros Camuyrano	Draco	3433	44
Saam Smit Towage Brasil	Tanarus	5280	45
Saam Smit Towage Brasil	Sullis	5280	47
Saam Smit Towage Brasil	Smit Tapeba	3700	47

Fonte: PORTO DE ITAJAI (g) (2017)

Os endereços das duas empresas mencionadas (*Saam Smit* e *Saveiros Camuyrano*) são:

SAAM SMIT TOWAGE BRASIL: Rua Manoel Vieira Garção 10 – Sala 401 – Centro.
CEP: 88301-425 – Centro - Itajaí-SC.

Telefone: (47) 3349-9552.

Sítio eletrônico: <http://www.saamsmit.com>

Saveiros Camuyrano: Avenida Coronel Marcos Konder, 1177 – Edifício Pasteur Salas 601/602 - Centro - Itajaí/SC 88.301-303.

Sítio eletrônico: www.wilsonsons.com.br

11.6. Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Navios

Devem ser observadas rigorosamente as Instruções Específicas da Autoridade Portuária e Autoridade Marítima que estabelecem os parâmetros operacionais para fundeio, movimentação e atracação das embarcações

11.7. Sistema de Sinalização Náutica

O sistema de balizamento e sinalização náutica do Porto de Itajaí é composto por 15 sinais, sendo que todos estão sob a responsabilidade de operação e manutenção da Autoridade Portuária. São 06 (seis) sinais flutuantes móveis, tipo BL-E, mais 09 (nove) sinais fixos (faroletes).

Na Figura 11 é possível observar o atual sistema de balizamento e sinalização náutica do Porto de Itajaí. Porém dadas as alterações e adequações do canal de acesso, a implantação da Nova Bacia de Evolução, a retirada de alguns guias correntes, está sendo projetado e implantado um novo sistema de Sinalização (Figura 12).

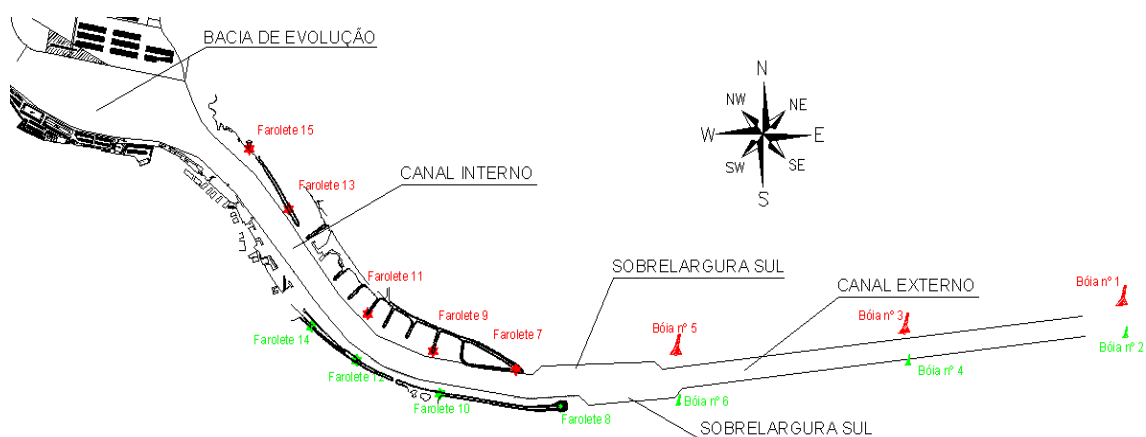


Figura 11 - Sistema de Sinalização Náutica do Porto de Itajaí.

Fonte: Porto de Itajaí – Gerência de Engenharia

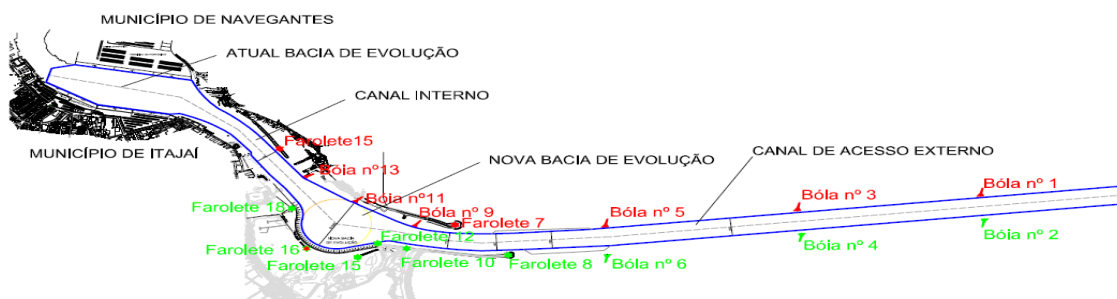


Figura 12 - Projeto do Novo Sistema de Sinalização Náutica do Porto de Itajaí.
(em processo de aprovação)

Fonte: Porto de Itajaí – Gerência de Engenharia

11.8. Prioridade de Atracação

De acordo com a Norma de Tráfego de Navios e Serviços no Porto de Itajaí (ANEXO 5), será concedida ATRACAÇÃO IMEDIATA no Píer Turístico de Passageiros aos navios de cruzeiros e aos navios da Marinha do Brasil.

Será concedida uma vaga em regime de ATRACAÇÃO PRIORITÁRIA, no berço 03 ou 04, aos navios a serem operados pelo arrendatário APM Terminals S.A., nos termos da Cláusula 8ª do Contrato nº 030/01.

Será concedida uma vaga em regime de ATRACAÇÃO PREFERENCIAL no berço 03 ou 04 aos navios que movimentam CARGAS GERAIS, observado o grau de prioridade descrito na referida norma.

Para as demais atracções será utilizado o berço 02, condicionado ao comprimento das embarcações compatível com o tamanho do berço e observada a ordem cronológica de chegada na barra ou fundeadouro.

12. Operações Portuárias

12.1. Operações Portuárias pela Administração do Porto

A pré-qualificação dos Operadores Portuários é feita pela Comissão de Pré-Qualificação, designada pela Autoridade Portuária para as atribuições estabelecidas no artigo 4º, da Portaria-SEP nº 111, de 07 de agosto de 2013, da Secretaria de Portos da Presidência da República.

A SPI manterá disponibilizada em seu sitio eletrônico, a relação atualizada dos operadores pré-qualificados, em conformidade com a legislação em vigor.

12.2. Operações Portuárias Características do Porto

O Porto de Itajaí se caracteriza principalmente pela movimentação de contêineres, não possuindo estruturas voltadas à operação de granéis sólidos e líquidos, tais como silos, armazéns e tanques.

Os berços 1 e 2 são arrendados à empresa APM Terminals, especializada em carga geral e containerizadas e os berços 3 e 4 compõem o cais público, onde podem operar todos os operadores portuários credenciados junto ao Porto de Itajaí.

As principais instalações de armazenagem identificadas são as seguintes:

- Pátio da área arrendada, de 60 mil m² em pavimento intertravado;
- Pátio do Porto Público, de aproximadamente 73 mil m² em pavimentação asfáltica;
- Recinto alfandegado contíguo, em área de aproximadamente 27,1 mil m².
- Armazém 03, de 4,75 mil m², localizado na retroárea do Porto Público;
- Área de armazenamento coberta de 566 m² no Porto Público; e
- Galpão de 1,5 mil m², localizado na área arrendada do terminal.

A SPI tem projetos de aumentar a área de armazenagem hoje disponível através da aquisição de terrenos localizados em áreas justapostas ao Porto.

A movimentação das cargas é realizada por três guindastes sobre rodas do tipo MHC (*Mobile Harbor Crane*), com capacidade para 100 toneladas brutas e dois portêineres pós-Panamax do tipo *twin-lift*.

Já na retroárea, as movimentações são realizadas através de empilhadeiras do tipo *Reach Stacker*, caminhões Terminal Tractor e empilhadeiras do tipo *empty container handlers* (de 3 a 7 toneladas).

O Porto ainda dispõe de 5 balanças para caminhões, uma localizada na área pública a oeste, próxima ao berço 4; e as outras 4 localizadas no *gate* de caminhões ao lado da portaria, que se localiza na divisão entre a área pública e a área arrendada.

O Porto de Itajaí está apto a receber:

- a) Navios *FULL CONTAINERS* com equipamentos próprios: 18 contêineres/navio/hora;
- b) Navios *FULL CONTAINERS* com equipamentos MHC: 28 contêineres/navio/hora;
- c) Navios *ROLL ON/ROLL OFF* ou dotados de ponte rolante: 4.500 t a cada 24 horas;
- d) Navios de carga geral: 2.750 t. a cada 24 horas;
- e) Navios frigoríficos 1.000 t e 1.500t para carga paletizada a cada 24 horas;
- f) Navios em operação de descarga de granéis: 5.000 t a cada 24 horas;
- g) Navios em operação de sacarias: 2.500t. a cada 24 horas;

Cabe ao operador portuário, nas áreas do Porto Organizado objeto deste Regulamento, realizar a movimentação de passageiros, a movimentação e a armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou dele provenientes, conforme segue:

I - Na exportação de carga geral e contêineres:

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

f) Peação de carga nos porões ou outros compartimentos internos da embarcação e no convés, quando necessário;

II - Na importação de carga geral e contêineres:

a) Retirar ou desfazer a peação da carga, quando houver;

b) Preparar as lingadas a bordo para o içamento para o cais, veículos através de guindastes do porto ou aparelhos de carga da embarcação;

c) Transportar e entregar a mercadoria no armazém, pátio ou outro local determinado pelo depositário, dentro das instalações portuárias;

d) Arrumação da carga nos locais indicados pelo depositário, dentro das instalações portuárias;

e) Retirada do material de proteção de carga, tábuas de estiva, esteiras e outros materiais, deixando-se devidamente arrumados nos porões ou outros compartimentos de onde tenha sido a carga protegida;

III - Para carga a granel, em operação de carga e descarga, quando necessário;

a) Preparação dos porões para receber ou descarregar, de acordo com a natureza da carga;

b) Recheio e aplainamento da carga de acordo com as ordens do comandante do navio e exigência das convenções internacionais;

c) Preparação da carga a granel embarcada, para recebimento da carga em volume destinada a evitar a superfície livre;

d) Recheio da carga para operar com descarregadores mecânicos;

e) Operações com os aparelhos de carga ou descarga nos porões;

IV - No transbordo, a movimentação de mercadorias de uma embarcação para outra, atracada ao costado;

V - Na remoção, movimentação de um para outro porão ou para convés e vice-versa, dentro do porão, no mesmo plano ou planos diferentes.

Os serviços de operador portuário serão contratados pelo dono da mercadoria, pelo armador ou pelo seu preposto.

Os serviços de bloco, que se constitui na atividade de limpeza e conservação de embarcações e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos, serão contratados pelo armador ou preposto.

Compete ao Operador Portuário, uma vez concluídos os serviços contratados, desobstruir o trecho de cais ou pátio utilizado, deixando-o em condições para as operações subsequentes, nos termos da Norma de Pré-Qualificação em vigor.

Caso o interessado entenda necessária à utilização de mão-de-obra complementar para a execução das operações, deve requisitá-la ao Órgão de Gestão de Mão-de-Obra - OGM0.

Para a realização das operações portuárias, os Operadores Portuários, poderão utilizar equipamentos próprios ou de terceiros.

12.3. Operadores Portuários

O Porto de Itajaí conta com um arrendatário, através Contrato de Arrendamento nº 030/01, firmado inicialmente com o Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí – TECONVI, passando em 2007 para a APM Terminals.

A pré-qualificação dos demais Operadores Portuários é feita pela Comissão de Pré-Qualificação, designada pela Autoridade Portuária para as atribuições estabelecidas no artigo 4º, da Portaria-SEP nº 111/13, da Secretaria de Portos da Presidência da República.

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

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

O operador portuário responde perante:

I - A Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e aos equipamentos de que a mesma seja titular ou que, sendo propriedade de terceiros, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - O proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorram durante as operações delas;

III - O armador, pelas avarias provocadas na embarcação dada a transporte;

IV - O trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - O órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas;

VI - Os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso;

VII - Pela preservação do meio ambiente, cumprindo a respectiva legislação e respondendo perante os órgãos de gestão e fiscalização de meio ambiente pelos danos causados em decorrência das operações que realizar;

VIII - Pelo cumprimento do Regulamento de Exploração dos Portos e demais normas operacionais da Administração do Porto, inclusive as de caráter e aplicação geral que vierem a ser estabelecidas;

IX - Pelo cumprimento das normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho portuário- NR29;

X - Pela obrigatória comunicação à Administração do Porto, no prazo de dez dias da ocorrência, de qualquer evento notável que implique em atualizações dos dados cadastrais da empresa;

XI - 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;

XII - Pela conformidade, em todos os aspectos, dos veículos que transportam cargas que lhe forem confiadas, em especial, dentre outras, as da NR 29 e, no caso de cargas perigosas, se estão de acordo com a NRB 9735/05;

XIII - Pela apresentação de planos de operação específicos para cargas não tradicionais do porto, certificações adicionais, registros, licenças e permissões exigíveis como, por exemplo, na movimentação de cargas especiais (cargas de projeto, cargas perigosas), sempre que exigido pela Administração do Porto;

XIV - Perante terceiros, por danos pessoais e materiais, resultantes das operações sob sua responsabilidade.

Todo Operador Portuário deverá ser detentor de Apólice ou Certificado de seguro de responsabilidade civil, nos termos da NORMA DE PRÉ QUALIFICAÇÃO DE OPERADOR PORTUÁRIO.

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

Quando as mercadorias estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

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 de carga.

A atividade de movimentação de passageiros a bordo dos navios, no embarque, desembarque e trânsito nas instalações portuárias deve ser executada de acordo com as instruções de seu comandante ou de seus prepostos, atendidas as exigências das demais autoridades intervenientes na atividade portuária.

Na ocorrência de participação de mais de um operador portuário na sequência de atividades de uma operação portuária, a titularidade e responsabilidade pela coordenação das operações portuárias será do operador portuário que efetuar a atividade de estiva, com equipamentos de bordo ou de terra.

Por sua característica de Operador Portuário nato, a SPI poderá a qualquer tempo operar no porto de Itajaí, em igualdade de condições com os demais Operadores Portuários.

12.4. Movimentação de Passageiros

A atividade de movimentação de passageiros a bordo dos navios, no embarque, desembarque e trânsito nas instalações portuárias deve ser executada de acordo com as instruções de seu comandante ou de seus prepostos, atendidas as exigências das demais autoridades intervenientes na atividade portuária.

As programações de atracação de navios de passageiros são solicitadas pelos Agentes dos Armadores de Navios, que são responsáveis pelo envio das informações acerca das escalas pretendidas e suas devidas atualizações.

O armador, ou seu preposto, também é responsável pela intermediação entre as empresas de receptivo e os usuários. As empresas responsáveis pelos receptivos

devem fornecer os recursos de pessoal e equipamentos mínimos para o atendimento de forma satisfatória e isonômica aos usuários do Terminal de Passageiros, diretamente ou via Porto Público em Berços Comerciais (03 e 04).

12.5. Armazenagem nas Instalações de Uso Público

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

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

O depositário passa a ser responsável pela mercadoria que lhe for entregue pela entidade entregadora.

A responsabilidade do depositário não cobre:

I - As faltas nos conteúdos 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 de mercadorias ou falta que não seja reclamada por escrito, no ato da entrega ou embarque;

III - Faltas, deterioração de conteúdo, contaminação ou até destruição de volumes decorrentes de causas fortuitas ou de força maior, nos termos do Código Civil.

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 manifestado com posterior transporte por via terrestre ou aquaviária para o mesmo, com utilização de DTA (Documento de Trânsito Aduaneiro);

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

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

I - Quando houver declaração de abandono, por escrito, do proprietário;

II - Quando, tratando-se de mercadorias de importação por cabotagem, não sejam despachados para saída, deixarem de ser retiradas por seus donos, no prazo de 90 (noventa) dias contados da data do respectivo despacho;

III - Quando as mercadorias referidas no inciso II, apesar de despachada 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 mercadoria facilmente perecível, importadas por cabotagens e depositadas em armazéns comuns, não sejam despachadas para saída no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da respectiva descarga;

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

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

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

O depositário obedecerá, no que couberem, os procedimentos determinados pelo Decreto Lei nº 1455/76, no trato das mercadorias que estiverem sob sua guarda e sob pena de perdimento.

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

A conferência aduaneira feita nos armazéns do Porto Organizado, será sempre assistida pelo fiel do armazém, responsável pela guarda das mercadorias.

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

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

12.6. Transporte de Mercadorias nos Recintos Portuários

Ainda que a atividade seja executada por terceiros, como no caso de transporte, na área do Porto, ela será sempre considerada sob a responsabilidade do Operador Portuário a que estiver afeta a atividade portuária.

É considerada carga em trânsito:

I – A destinada a País que mantenha Acordo específico com o Brasil, que seja recebida no porto para posterior envio a aquele País de destinação, ou vice-versa;

II – A destinada a porto não manifestado e que seja recebida para posterior envio para aquele porto, com cobertura por Documento de Trânsito Aduaneiro – DTA;

III – A procedente de um porto, manifestada para outro e descarregada para posterior embarque aquaviário.

12.6.1. Trabalhador Portuário

Objetivando o perfeito atendimento às competências da atuação do Porto e ainda, como titular da concessão do Porto de Itajaí, a SPI, para gerir o mesmo, definiu estrutura administrativa e quadro de pessoal, visando o atendimento de todas as áreas de sua responsabilidade, que atualmente possui as funções e quantitativos conforme exposto na tabela que segue.

Tabela 10. Quadro de Pessoal – Porto de Itajaí

Cargo	Número de Ocupantes
Agente de Autoridade Portuária	49
Assessores	7
Diretoria	2
Fiel de Armazém	5
Gerências	12
Guardas Portuários	87
Procuradores Autárquicos	2
Superintendente	1
Técnicos e Demais Cargos	6
Telefonistas	2
TOTAL	173

Fonte: Superintendência do Porto de Itajaí 08/2016

O Centro de Treinamento Portuário de Itajaí é uma instituição que se destina a promover o ensino, capacitação e profissionalização e tem o objetivo de facilitar o acesso ao ensino profissionalizante e aperfeiçoamento das atividades portuárias. Foi criado pela SPI para garantir a atualização e capacitação permanente do trabalhador portuário, agentes marítimos, despachantes aduaneiros, transportadores, marítimos e demais trabalhadores ligados à atividade portuária

12.6.2. Trabalhador Portuário Avulso

A Lei nº 12.815/13, revogou a Lei nº 8.630/93, mas manteve em seu bojo as relações entre os trabalhadores portuários e operadores portuários.

O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos Portos Organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos, consoante a Lei nº 12.815/13.

O Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) do Porto de Itajaí é uma instituição criada pelos operadores portuários, destinado a administrar, manter, treinar e habilitar profissionalmente o Trabalhador Portuário Avulso (TPA), em atendimento a legislação vigente e possui estrutura de suporte para atendimento ao cotidiano de atuação dos trabalhadores portuários avulsos, conforme organograma que segue.

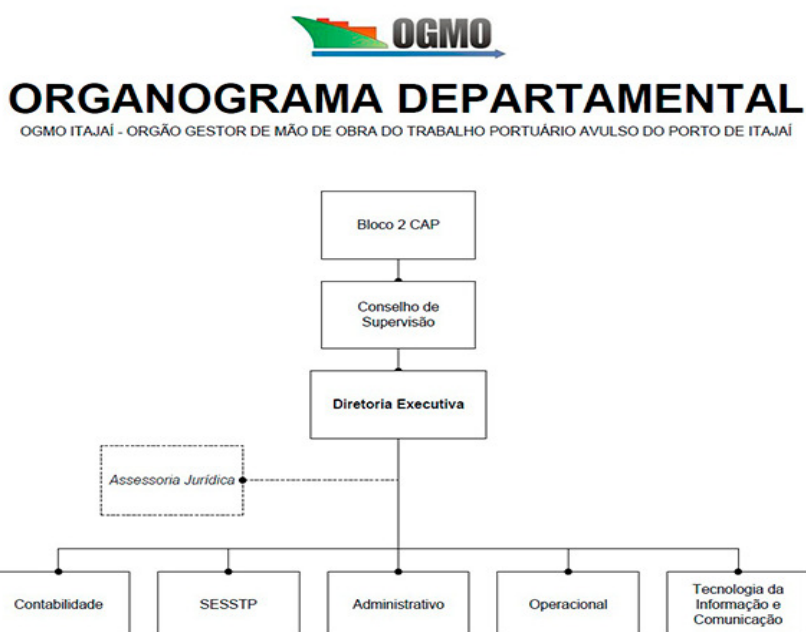


Figura 13 - Organograma do OGMO

Fonte: OGMO (2014)

O OGMO conta com suas áreas administrativa, contábil, financeira e operacional, devidamente estruturadas, com Ambulatório, duas salas exclusivas para cursos de qualificação e aperfeiçoamento, ponto de chamada eletrônica e um Posto de Atendimento Bancário exclusivo. Ainda estão instaladas as equipes de bombeiros e socorristas, com ambulância totalmente equipada e um estacionamento para os TPA's para atender ao contingente de trabalhadores, cujos números são apresentados na tabela que segue:

Tabela 11. Número de TPA's por Classificação Multifunção

Atividade	Registro	Cadastro	Total	Total de MF
Estiva	211	1	212	161
Arrumador	228	4	232	163
Conferente	42		42	29
Consertador	7	1	8	7
Vigia	9		9	8
Bloco	30		30	20
Total	527	6	533	388

O controle de acesso dos trabalhadores nas portarias da Administração do Porto é realizado através do recebimento de relatório emitido pelo Órgão Gestor de mão-de-obra – OGMO, entidade constituída pelos Operadores Portuários nas condições, forma, finalidade, atribuições e competência previstas na Lei nº12.815/13.

12.7. Tarifa Portuária

A ANTAQ publicou no Diário Oficial da União, a Resolução nº 5890, de 26 de janeiro de 2018 referente as atribuições de cada entidade referente às tarifas portuárias:

- (I) - Compete à autoridade portuária a arrecadação das tarifas relativas às suas atividades;
- (II) - Cabe à ANTAQ promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e benefícios transferidos aos usuários pelos investimentos e promover as revisões e reajustes das tarifas portuárias;
- (III) - A instituição de nova tarifa para contraprestação da utilização de hidrovias localizada dentro da área do porto configura revisão tarifária e depende de aprovação a agência;

(IV) - Ao propor nova tarifa, a autoridade portuária deverá estabelecer a receita necessária para cobrir os custos operacionais e remunerar o capital investido;

(V) - Pode haver concessão de descontos desde que observem o caráter isonômico da concessão do benefício e a justificativa de sua implementação constitua estratégia comercial da Administração para aumento de competitividade.

As tarifas portuárias do Porto de Itajaí, com vigência a partir de 1º de novembro de 2015, são descritas a seguir e os valores constam no ANEXO 6.

12.7.1. Tabela I

As tarifas desta tabela remuneram os serviços de dragagem de manutenção, sinalização náutica, os serviços de levantamentos hidrográfico, monitoramento ambiental, as compensações ambientais e de pescadores, base de emergência, os planos de segurança, a manutenção do calado, bem como a infraestrutura de Proteção e Acesso Aquaviário: águas tranquilas, com profundidades adequadas às embarcações no canal de acesso, nas bacias de evolução e junto às instalações de acostagem.

12.7.2. Tabela II

Esta tabela remunera o cais de atracação do Porto público de Itajaí, permitindo a execução segura da movimentação de cargas, de tripulantes e de passageiros.

12.7.3. Tabela III

As taxas desta tabela caracterizam-se como trânsito de mercadorias e pessoas remunerando a utilização da infraestrutura operacional terrestre, e que os Operadores Portuários e Armadores de Cruzeiro encontram para acesso e execução de suas operações no porto, abrangendo: salas de espera, check-in, recepção de bagagens, arruamento, pavimentação, sinalização e iluminação, acessos rodoviários, redes de água, esgoto, energia elétrica e telecomunicação, instalações sanitárias e vigilância das dependências portuárias.

Pelo trânsito de mercadorias e passageiros a partir da embarcação até as instalações portuárias ou limite do porto, ou no sentido inverso.

12.7.4. *Tabela IV*

A taxa desta tabela remunera o fornecimento de água e de energia elétricos, bem como serviços diversos, executados pela Superintendência do Porto nas dependências do Porto.

O fornecimento de água será acrescido da taxa da SEMASA, por metro cúbico.

12.7.5. *Tabela V*

As taxas desta tabela remuneram os serviços da fiel guarda de mercadorias importadas, a exportar ou em trânsito, depositadas sob responsabilidade da Superintendência do Porto.

Mercadoria de importação (*ad valorem*) aplica-se sobre o valor total da importação do Comprovante de Importação (CI). Na falta do valor total, utilizar-se-á o valor comercial.

A taxa é devida desde o dia da descarga até sua apresentação (liberada) ao protocolo da Gerência de Faturamento.

Na exportação, a armazenagem é POR DIA, a contar o dia da descarga, exceto para ônibus, cuja contagem dar-se-á a partir do 16º dia.

A Superintendência do Porto de Itajaí poderá conceder descontos temporários nas taxas das tabelas I, II, III, IV e V desta tarifa, através de Resolução e que beneficie a todos os usuários indistintamente. A Superintendência deverá submeter à concessão desses descontos à homologação do Conselho de Autoridade Portuária.

NÃO INCIDÊNCIAS:

- a) O contêiner vazio ou esvaziado nas dependências portuárias, nos primeiros 8 (oito) dias.
- b) A carga solta de exportação, desde que o embarque seja feito até o (6º) sexto dia útil.
- c) Carga containerizadas de exportação, desde que o embarque seja feito até o 10º dia, ônibus e máquinas agrícolas de exportação e cargas de transbordo, desde que o embarque seja feito até o 15º dia.

12.7.6. *Tarifa Pátio*

O Porto de Itajaí sofreu de maneira excruciante a queda na arrecadação de tarifas de serviço de armazenagem, hoje, com a existência abundante de TUP's em torno do

Porto Organizado de Itajaí, o uso diário pelos operadores e usuários das zonas primárias está praticamente para armazenagem de contêineres vazios e os destinados à exportação.

Com base na identificação deste problema, a SPI propôs à ANTAQ o modelo *Lump Sum* (pagamento único), onde visa realizar a cobrança de armazenagem em valor único por unidade de contêiner, independentemente se for vazio, importação e/ou exportação, mediante reserva prévia de praça por parte dos operadores portuários pré-qualificados.

Adotando-se o mesmo conceito para as praças de armazenagem de contêiner na área pública (ANEXO 7), a SPI com o objetivo de otimizar e ordenar maximizando o aproveitamento das áreas disponíveis, cederá mediante requisição mensal aos operadores portuários pré-qualificados, as áreas necessárias ao atendimento da demanda de cargas contratadas com as linhas de navegação.

Frisa-se que como as praças serão requisitadas mensalmente pelos Operadores Portuários, e que a referida sistemática operacional e tarifária manterá o uso público de forma universal, pois a cada mês estarão disponibilizadas (livres) para os Operadores Pré-Qualificados que assim desejarem, atendendo as demandas operacionais do Porto, ordenando o uso da área pátio, e facultando a Administração Portuária auferir uma receita mínima assegurada, independentemente das “manobras legais e operacionais” que o mercado impõe no período supracitado.

Contudo, a SPI com o objetivo de aferir receitas evitando os fatos acima relatados, por meio de requisição versus comprovação de volume de carga, (contratos com os armadores) pretende ceder a quantidade de praças necessárias proporcional a demanda comprovada, para que ocorra a operação de forma ordenada, onde cobrará o uso das praças pelo Requisiteante.

Para tanto, a Superintendência do Porto de Itajaí propõe o modelo global (único) de cobrança pelo uso de sua infraestrutura terrestre e de armazenagem, independentemente da forma de seu uso pelo Operador Portuário Pré-Qualificado, disponibilizando as áreas de pátio proporcional à movimentação de cada um destes.

A reserva de praça, após ser aprovada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, será devidamente implementada e regulada pela Autoridade Portuária através de resolução que será publicada no mural e sítio eletrônico da Superintendência do Porto de Itajaí.

12.8. Preços dos Serviços dos Operadores, Rebocadores e Praticagem

12.8.1. Operador

O Operador Portuário APM TERMINALS mantém em seu site eletrônico www.apmterminals.com.br/tarifa a tabela de preços fixada, e encaminha à Autoridade Portuária a cada alteração.

12.8.2. Rebocadores

Os preços dos rebocadores são definidos diretamente com Agências Marítimas representantes dos armadores

12.8.3. Praticagem

A Lei de Segurança de Tráfego Aquaviário - LESTA atribui à Autoridade Marítima - AM a competência de regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as ZPs onde o serviço é obrigatório e especificar as embarcações dispensadas do serviço. Também estabelece que o serviço de praticagem deverá ser prestado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas, não sendo permitido aos práticos a recusa de prestação do serviço, tido por atividade essencial, que deve estar permanentemente disponível. Para que AM possa garantir a disponibilidade e a prestação do serviço de praticagem, a LESTA lhe outorga o poder de:

(a) estabelecer o número de práticos em cada ZP; (b) fixar o preço do serviço em cada ZP; e (c) requisitar a prestação do serviço.

Estes são os dispositivos da LESTA referentes ao descrito:

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

(...)

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

(...)

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2º A manutenção da habilitação do práctico depende do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo práctico, na forma prevista no caput deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no caput deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O práctico não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

(...)

13. Serviços Não Portuários

13.1. Trânsito de Mercadorias nas Vias de Uso Público

Toda e qualquer movimentação de carga nas vias de uso público deve ocorrer de acordo com o Código Brasileiro de Trânsito Brasileiro e nas disposições constantes na Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário – NR 29.

13.2. Carregamento de Bagagem

O serviço de carregamento de bagagem é realizado pelas Agências de Viagem quando solicitado.

Na eventualidade e sem prejuízo da legislação aduaneira, o carregamento de bagagem no Porto de Itajaí será normatizado pela SPI através de Resolução específica, conforme orientação disposta no item 15.2, da Portaria SEP nº 245/13.

13.3. Amarração de Navios

A amarração de navios será feita por mão de obra especializada, sob responsabilidade do armador, representado por seu preposto legal, agente de navegação ou outro que vier a substituí-lo e com a devida obrigação pela sua remuneração.

A prestação dos serviços deverá ser uniforme, em todos os terminais, arrendado ou não, dentro e fora do Porto Organizado.

Os serviços podem ser absorvidos pelos Operadores Portuários ou Arrendatários, desde que previamente acordado com os Armadores ou seus prepostos.

Caberá a Autoridade Portuária, conforme disposto no inciso 1º, do artigo 17 e seguintes da Lei nº 12.815/13, decidir sobre conflitos que envolvam agentes que atuam no Porto Organizado, ressalvada as competências das demais autoridades públicas.

13.4. Fornecimento de Material de Estiva

Sem prejuízo da legislação em vigor, o fornecimento de material de estiva, no Porto de Itajaí será normatizado pela SPI através de Resolução específica, conforme orientação disposta no item 15.4, da Portaria SEP nº 245/13

13.5. Abastecimento de Combustível a Equipamentos e Embarcações

Será de responsabilidade do Operador Portuário manter atualizada as informações, bem como os Certificados Técnicos devidamente registrados nos conselhos competentes e ainda estabelecer os seguintes procedimentos:

- a) Os equipamentos deverão ter procedimentos de manutenção preventiva;
- b) As manutenções corretivas e preventivas deverão ser solicitadas à área técnica da APSFS, informando os procedimentos de manutenção;
- c) Para os abastecimentos dos equipamentos deverão ser obedecidas as normas estabelecidas em normativa, bem como não poderão ser efetuadas na linha de cais;
- d) Os veículos que abastecerão os equipamentos deverão atender os requisitos da Resolução 420 da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, de 12/02/2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos, bem como as Instruções Normativas da Autoridade Portuária.

13.6. Coleta de Resíduos no Porto, Inclusive em Embarcações, e Destinação

Os resíduos de operação serão de responsabilidade do operador que deverá promover a segregação dos resíduos atendendo a respectiva Resolução CONAMA.

Deverão ser pesados os resíduos retirados da área portuária e apresentado o devido certificado de destinação ou reciclagem do resíduo.

13.7. Certificação de Mercadorias

A certificação de mercadorias no Porto de Itajaí está a cargo dos órgãos intervenientes que tem atribuição de fiscalizar a importação e a exportação de mercadorias, conforme legislação específica.

13.8. Manutenção, Reparos e Outros Serviços à Carga e ao Navio

O controle de acesso de profissionais envolvidos com outros serviços a carga e ao navio no Porto Organizado, tais como: arqueadores, técnicos de manutenção, peritos, etc., está regulamentado e aprovado no âmbito da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS.

14. Meio Ambiente, Segurança e Saúde do Trabalho **Portuário**

14.1. Introdução

A estruturação da Gestão Ambiental do Porto de Itajaí encontra-se detalhada no seu Plano de Controle Ambiental (PCA), onde estão contempladas as ações desenvolvidas pela SPI quanto ao Sistema de Gestão Integrado, bem como o atendimento às demandas ambientais da atividade portuária.

A eficácia do sistema se dá pela inserção de uma cultura dentro da organização, sendo os seus princípios adotados em todos os procedimentos realizados, e por todos os níveis. O sistema não é apenas um mecanismo de gestão, mas sim uma raiz de comprometimento assumida pela organização em favor do meio ambiente e da sociedade.

As atividades, programas e subprogramas apresentados ao longo desta seção são desenvolvidos com o objetivo de atender às condicionantes das licenças ambientais da SPI, bem como das exigências legais e demais órgãos fiscalizadores intervenientes.

A Gerência de Meio Ambiente– GEAMB da SPI é responsável por administrar todas as atividades desenvolvidas com relação as áreas de meio ambiente e segurança no trabalho, buscando atender as normas e legislações pertinentes e as solicitações dos órgãos ambientais e demais autoridades como:

- Corpo de Bombeiro Militar – CBMSC;
- Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA;
- Ministério do Trabalho e Emprego – M.T.E;
- Órgãos Ambientais Federais, Estaduais e Municipais;
- Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ;
- Comissão Estadual de Segurança Portuária – CESPOTOS;
- Conselhos e Grupos técnicos.

Esta gerência realiza também os procedimentos necessários para obtenção do licenciamento ambiental de obras e atividades desenvolvidas nas áreas de responsabilidade da Autoridade Portuária do Porto de Itajaí. Dessa forma, no que diz respeito à obtenção e renovação de licenças ambientais; obtenção de autorização

ambiental (e.g. supressão de vegetação); compensação ambiental; cumprimento das condicionantes das licenças ambientais e o acompanhamento dos programas de monitoramentos ambientais desenvolvidos em atendimento às condicionantes das respectivas licenças ambientais.

É realizado também o acompanhamento e supervisão ambiental nas obras em andamento de responsabilidade da Autoridade Portuária e a fiscalização dos contratos de empresas terceirizadas, prestadoras de serviços na área de consultoria ambiental, monitoramentos, manutenção de extintores, controle de fauna sinatrópica, análise de água potável, coleta de resíduos, programas de monitoramentos ambientais e emergência ambiental, através do acompanhamento mensal durante a execução dos serviços, e a emissão de relatórios com a descrição das atividades realizadas.

A SPI possui também um Sistema de Gestão Integrado - SGI de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho, contando com uma Política Integrada de Meio Ambiente e Segurança do Trabalhador.

O SGI do Porto de Itajaí abrange as áreas de responsabilidade da Superintendência do Porto em que é necessária visão socioambiental da atividade portuária, no caso, assistidas diretamente pela GEAMB.

O objetivo do SGI é a melhoria contínua de seus processos com vistas à prevenção à poluição, bem como da saúde e segurança do trabalhador portuário. Em concomitante, o SGI busca criar os procedimentos relacionados à gestão ambiental e de segurança no trabalho, bem como da sistemática de elaboração, revisão, cancelamento e homologação dos documentos, os quais tem a finalidade de garantir a segurança e registro adequado das informações relevantes.

O SGI mantido pela SPI visa atender aos requisitos da NBR ISO 14001/15 e OHSAS 18001/07, além de permitir a toda comunidade portuária, e demais partes interessadas, uma visão geral dos esforços contínuos desta SPI, que visam alcançar essas certificações até o ano de 2020.

São objetivos específicos do Sistema de Gestão Integrada:

- Elaborar procedimentos e documentos padronizados com relação ao SGI implantado;
- Manter e atualizar procedimentos elaborados e;
- Estender os procedimentos do SGI a todos os setores que compõem a SPI.

A documentação do Sistema de Gestão Ambiental foi implementada com o objetivo de descrever o SGI e assegurar o planejamento, operação e controle eficazes dos

processos associados aos impactos ambientais do Porto, conforme esquematizado na figura abaixo:



Figura 14 - Esquema do Sistema de Gestão Integrada da SPI

Fonte: Superintendência do Porto de Itajaí, 2017

Apesar da SPI não possuir certificação internacional (ISO), busca-se seguir na íntegra os requisitos estabelecidos das normas internacionais, da ISO 14001:2004.

14.2. Segurança na Operação Portuária

Buscando garantir a saúde e segurança de toda a comunidade portuária e, em concomitante, atender às exigências legais, a SPI desenvolve programas, estudos e ações voltadas à saúde e segurança ocupacional dos trabalhadores portuários. Todas essas atividades são desenvolvidas conforme as exigências previstas nas legislações vigentes, tendo-se, neste caso em especial, como mais abrangedora a Norma Regulamentadora NR 29 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

Para cumprir e garantir que esse programa possa se constituir num instrumento eficaz para a melhoria das condições do ambiente de trabalho portuário, a Autoridade Portuária, OGMO e operador(es) portuário(s) adotam práticas de Segurança e Saúde do Trabalho (SST) investem na saúde dos seus colaboradores,

contratando profissionais capacitados que integram o SESSTP - Serviços Especializados em Saúde e Segurança dos Trabalhadores Portuários

É realizada na SPI a implantação de programas de gestão de segurança e higiene no trabalho, a fim de proporcionar aos funcionários da SPI, melhorias na sua qualidade de vida, um ambiente de trabalho salubre e livre de doenças ocupacionais. Para alcançar esses objetivos são desenvolvidas as ações listadas a seguir:

- Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional;
- Programa de Prevenção de Riscos Ambientais;
- Laudo Técnico das Condições Ambientais do Trabalho;
- Aquisição, Controle do Estoque e Fornecimento de Equipamentos de Proteção Individual (EPI's);
- Programa de Formação da CIPA;
- Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário;
- Serviço Especializado em Saúde e Segurança do Trabalho Portuário;
- Projeto E-Social;
- Programa de Prevenção e Combate à Incêndio – PPCI.

14.3. Planos Emergenciais

A elaboração dos Planos Emergenciais visa o cumprimento dos preceitos estabelecidos na NR 29 e da Lei nº 9.966/00, tendo como premissa o controle e eficácia no tratamento de eventos que desviem dos procedimentos operacionais de regime normal do Porto, de forma a propiciar as condições necessárias para o pronto atendimento às emergências e a mitigação dos danos, visando à rápida retomada das operações.

No Porto de Itajaí são desenvolvidas atividades operacionais de carga e descarga de contêineres dos navios e caminhões, armazenamento de produtos perigosos na área primária e unitização e desunitização de contêineres. Os cenários que são passíveis de ocasionarem vazamentos de óleo no porto são aqueles provenientes de colisão, encalhe ou naufrágio de navios, bem como vazamento de óleo durante as operações de abastecimento ou retirada de resíduos oleosos de seus tanques no píer de atracação. Além disso, os cenários associados à operação e/ou manutenção de maquinários logísticos (empilhadeiras, guindastes, caminhões), também fazem parte da abordagem e identificação de riscos.

Para fazer frente às diversas situações emergenciais que podem ocorrer durante as operações da atividade portuária a Superintendência do Porto de Itajaí implementou em suas dependências uma Base de Emergência Ambiental, contratou

empresa terceirizada para o fornecimento de serviços de mão de obra e equipamentos para prontidão e combate de emergências.

Também são realizados periodicamente, treinamentos, exercícios e simulados, com o objetivo de realizar situações emergenciais, visando testar os procedimentos de resposta quanto ao seu tempo, sua aplicabilidade e eficácia, servindo como exemplo prático para os atores envolvidos a fim de que os mesmos possam atuar em casos de acidentes ambientais, além de vir a cumprir as condicionantes das licenças ambientais de operação e da legislação e normas vigentes.

Para atender eventuais situações de emergência no Porto de Itajaí ou ainda situações que exijam a cooperação de todo o Complexo Portuário, existem os seguintes planos com ações de implementação: Plano de Emergência Individual, Plano de Área, Plano de Controle Emergencial e Plano de Ajuda Mútua.

No contexto de Planos Emergenciais, existem ainda as seguintes ações:

- Programa de Treinamento à Comunidade Portuária;
- Programa de Exercícios Simulados;
- Programa de Formação e Reciclagem da Brigada de Emergência;
- Base de Emergência Ambiental;
- Programa de Prevenção e Combate a Incêndio;
- Centro de Controle e Comunicação (CCCOM);

14.3.1. Plano de Emergência Individual – PEI

O Plano de Emergência Individual da SPI foi elaborado em atendimento à Lei nº 9.966/00, que dispõe sobre a Prevenção de Incidentes de Poluição por Óleo que possam ocorrer a partir das operações realizadas durante as operações da atividade portuária no Porto de Itajaí.

O Plano tem por objetivo estabelecer as ações e os procedimentos a serem desencadeadas, em eventuais situações emergenciais de vazamentos de óleo e produtos perigosos operados na área primária do Porto de Itajaí, que tenham potencial para afetar a integridade física das pessoas, causar danos ao patrimônio da empresa e/ou de terceiros, ou gerar impactos ao meio ambiente.

O PEI foi elaborado observando o conteúdo da Resolução CONAMA nº 398/08, assim, os procedimentos previstos no presente Plano foram estabelecidos com base nas hipóteses e cenários acidentais identificados no Porto de Itajaí, contemplando, portanto, situações de emergência relacionadas com eventuais vazamentos ou derramamentos de produtos perigosos e óleo na área portuária.

É importante destacar que a Superintendência do Porto de Itajaí possui um Plano de Emergência Individual separado de seu(s) arrendatário(s), portanto cada arrendatário deve possuir o seu PEI, o qual é empregado nas áreas de sua responsabilidade.

Os cenários previstos no PEI são:

- Vazamento no maior tanque de combustível de navio capaz de atracar no Porto de Itajaí;
- Vazamento do tanque de combustível do *Mobile Harbor Crane* (Guindaste - MHC);
- Vazamento de óleo hidráulico do(s) guindaste(s) de bordo de navios e/ou guindaste(s) *Mobile Harbor Crane* (MHC);
- Vazamento do tanque de combustível de empilhadeira *Reach Stacker*;
- Vazamento de óleo hidráulico de empilhadeira *Reach Stacker*;
- Vazamento em caminhão-tanque destinado ao abastecimento dos guindastes e empilhadeiras;
- Vazamento em caminhão-tanque destinado à retirada de óleo residual das embarcações;
- Vazamento do tanque de combustível dos caminhões;
- Vazamento de óleo hidráulico dos caminhões;
- Vazamento durante o abastecimento dos guindastes e/ou empilhadeiras;
- Vazamento durante a retirada de óleo residual;
- Vazamento em contêiner ou contêiner tanque para carga IMO;
- Incêndio e/ou explosão quando do vazamento de petróleo e seus derivados;
- Incêndio e/ou explosão quando do vazamento de substâncias perigosas e/ou nocivas e;
- Vazamento em Embarcação.

14.3.2. Plano de Área – PA

Trata-se da consolidação dos PEI's de todos os terminais portuários que integram o Complexo Portuário de Itajaí.

Para implementação do PA foram realizadas reuniões mensais coordenadas pela Autoridade Portuária, com representantes de órgãos ambientais e autoridades competentes, assim como demais representante dos terminais portuários e empresas integrantes do Comitê do PA. Também está previsto um cronograma de treinamentos e simulados anualmente, para integrar as empresas, órgãos públicos e seus procedimentos em caso de uma emergência e necessidade de acionamento do PA.

14.3.3. Plano de Controle Emergencial – PCE

Sua elaboração visa o cumprimento dos preceitos estabelecidos na NR 29, tendo como premissa o controle e eficácia no tratamento de eventos que desviem dos procedimentos operacionais de regime normal do Porto, de forma a propiciar as condições necessárias para o pronto atendimento às emergências e a mitigação dos danos, visando à rápida retomada das operações.

O Plano tem por objetivo estabelecer as ações e os procedimentos a serem desencadeadas, em eventuais situações emergenciais na área do Porto de Itajaí, que tenham potencial para afetar a integridade física de seus colaboradores, causar danos ao patrimônio da empresa e/ou de terceiros, ou gerar impactos ao meio ambiente.

O PCE do Porto de Itajaí é elaborado em conjunto com o OGMO e seus operadores portuários e arrendatários.

Os cenários previstos no PCE são:

- Vazamento no maior tanque de combustível de navio capaz de atracar no Porto de Itajaí;
- Vazamento do tanque de combustível do guindaste *Mobile Harbor Crane* (MHC);
- Vazamento de óleo hidráulico do(s) guindaste(s) de bordo de navios e/ou guindaste(s) *Mobile Harbor Crane* (MHC);
- Vazamento do tanque de combustível de empilhadeira *Reach Stacker*;
- Vazamento de óleo hidráulico de empilhadeira *Reach Stacker*;
- Vazamento em caminhão-tanque destinado ao abastecimento dos guindastes e empilhadeiras;
- Vazamento em caminhão-tanque destinado à retirada de óleo residual;
- Vazamento do tanque de combustível dos caminhões;
- Vazamento de óleo hidráulico dos caminhões;
- Vazamento durante o abastecimento dos guindastes e/ou empilhadeiras;
- Vazamento durante a retirada de óleo residual;
- Vazamento em contêiner ou contêiner-tanque para carga IMO;
- Vazamento em contêiner ou contêiner-tanque para carga IMO;
- Incêndio e/ou explosão quando do vazamento de petróleo e seus derivados;
- Incêndio e/ou explosão quando do vazamento de substâncias perigosas e/ou nocivas;
- Incêndio e/ou explosão decorrente da rede elétrica ou materiais diversos;
- Vazamento em embarcação;

- Queda de homem ao mar/rio;
- Queda de aeronave;
- Condições adversas de tempo e;
- Socorro a acidentados.

14.3.4. Plano de Ajuda Mútua – PAM

Trata-se da consolidação dos Planos de Controle Emergência – PCE dos terminais portuários e retroportuários do Complexo Portuário de Itajaí.

Para atualização do PAM foram realizadas reuniões coordenadas pela Autoridade Portuária, com representantes de órgãos competentes, assim como demais representante dos terminais portuários e empresas integrantes do Comitê do PAM. Também está previsto um cronograma de treinamentos e simulados anualmente, para integrar as empresas, órgãos públicos e seus procedimentos em caso de uma emergência e necessidade de acionamento do PAM.

É importante ressaltar que a SPI possui contrato com uma empresa terceirizada, a qual fica de prontidão por 24h/dia durante todos os dias para prestar apoio a emergências ambientais que possam vir a ocorrer.

O conjunto desses planos têm por objetivo estabelecer as ações e os procedimentos a serem desencadeadas, em eventuais situações emergenciais de poluição ambiental, vazamento com produtos perigosos, condições adversas de tempo, socorro a acidentados e incêndio/explosão possíveis de ocorrerem no Porto de Itajaí, que tenham potencial para afetar a integridade física das pessoas, causarem danos ao patrimônio da empresa e/ou de terceiros, ou gerar impactos ao meio ambiente.

Buscando atender ao exposto nos planos emergenciais da Superintendência do Porto de Itajaí, são realizados treinamentos e exercício simulados, a fim de instruir a comunidade portuária quanto ao exposto nos referidos planos emergenciais, bem como capacitá-los a prestar o atendimento inicial em ocorrências emergenciais.

14.4. Plano de Gestão de Resíduos Sólidos

O Plano de Gerenciamento de Resíduos – PGR foi implantado no Porto de Itajaí desde o ano de 2005 e aprovado pelos órgãos da Agência da Vigilância Sanitária (ANVISA) e Fundação do Meio Ambiente – FATMA. A partir de então, o PGRS vem sendo

atualizado à medida que novas alterações são realizadas com relação à gestão dos resíduos ou mudanças referentes às empresas transportadores e destinação final.

Os resíduos gerados nas áreas de influência do Porto de Itajaí são constituídos em sua maior parcela de sólidos (basicamente recicláveis e não recicláveis) e outra parcela de líquidos e semissólidos (lodos dos sistemas de tratamento de esgoto). O PGR cuida de aspectos como: segregação, acondicionamento, coleta, transporte e destinação final, de forma ecologicamente correta, de todos os esses resíduos gerados nas atividades desenvolvidas no Porto de Itajaí, bem como dos resíduos de embarcações atracadas no Porto de Itajaí.

Além dos resíduos sólidos provenientes das atividades realizadas no Porto de Itajaí e demais áreas de sua responsabilidade, há também os procedimentos voltados à fiscalização dos resíduos provenientes de embarcações que atracam nas áreas alfandegadas. Todo o controle é realizado mediante as diretrizes estabelecidas em legislações internas da SPI, as quais são elaboradas e atualizadas com embasamento nas legislações pertinentes e vigentes.

Em todos os serviços de coleta, transporte e destinação final de resíduos provenientes de embarcações, os quais são prestados por empresas contratadas, obrigatoriamente, essas têm que ser credenciadas pela SPI para estarem aptas à prestação desses serviços. Em todos os serviços prestados, no término dos mesmos, a empresa responsável pela realização deve apresentar à Autoridade Portuária todos os documentos comprobatórios quanto à correta gestão dos resíduos.

Os resíduos contaminados gerados nas áreas de responsabilidade da Superintendência do Porto de Itajaí, basicamente pilhas, baterias e lâmpadas, são segregados em local específico e destinados à tratamento e posteriormente encaminhamento ao aterro industrial.

Já os resíduos provenientes dos sistemas de tratamento, bem como dos sistemas de fossa séptica, são coletados e destinados a empresas terceirizadas, devidamente licenciadas. Após a realização desses serviços, a contratada deve apresentar todos os documentos referentes à coleta, transporte e destinação final dos resíduos.

Todo o processo que envolve a gestão dos resíduos deve ser realizado em concomitante à elaboração de documentos que comprobatórios da correta execução dos procedimentos adotados.

Para o transporte de todos os resíduos, é importante destacar que os mesmos são realizados somente mediante a elaboração do Manifesto de Transporte de Resíduos – MTR, em atendimento à Lei Estadual de Santa Catarina nº 15.251/10.

Quanto à destinação final, é importante destacar que a Superintendência do Porto de Itajaí exige de todas as empresas o Certificado de Destinação Final dos resíduos.

Além de todo o gerenciamento dos resíduos, a SPI, por meio de sua Gerência do Meio Ambiente, realiza frequentemente ações envolvendo palestras, reuniões, distribuição de cartilhas e divulgação via e-mail, a todos os seus funcionários, inclusive aos funcionários da empresa terceirizada responsável pelas atividades de limpeza e higienização contratada pela SPI. Esses treinamentos têm por finalidade a capacitação dos colaboradores do Porto de Itajaí com relação ao Plano de Gerenciamento de Resíduos, bem como conscientizar a todos das ações individuais as quais cada um deve realizar no seu dia-a-dia.

14.5. Programas de Boas Práticas

A GEAMB desenvolve os programas de responsabilidade socioambiental, que vão além de cumprimento as condicionantes das licenças ambientais, com o objetivo de informar e sensibilizar os funcionários, colaboradores, e comunidade, quanto à importância da preservação do meio ambiente, os impactos ambientais da atividade portuária, e quais as medidas de prevenção e mitigadoras são realizadas pelo Porto de Itajaí:

- Programa de Comunicação Social;
- Programa de Educação Ambiental Iniciativa Verde (Projeto Escola no Porto; Projeto Juntos pelo Rio; Projeto Coleta de Pilhas, Baterias e Óleo Vegetal);
- Programa Porto Em Ação.

Em atendimento a legislação sanitária, saúde pública e programas de segurança e higiene no trabalho, são desenvolvidas campanhas, palestras e ações a fim de proporcionar um ambiente portuário seguro e saudável, desta forma foi implantado o Programa Porto Saudável, o qual possui os seguintes subprogramas:

- Plano de Controle Sanitário da Água Potável;
- Plano de Controle e Monitoramento da Fauna Sinantrópica (FSN);
- Plano de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos – PGRS.

Os programas de monitoramento ambiental apresentados a seguir são desenvolvidos na região de abrangência do Complexo Portuário de Itajaí e respaldam as atividades operacionais do Porto Organizado de Itajaí. A Autoridade Portuária é a responsável pelo Canal de Navegação de Acesso ao Complexo

Portuário, região onde ocorre com frequência obras de dragagem para manutenção do seu calado operacional. Frente a essas intervenções e buscando atender na íntegra às exigências do licenciamento pelo Órgão Ambiental, foi firmado um Convênio com a Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI, parceria que já perdura a mais de 10 anos, com uma equipe multidisciplinar para a execução dos programas de monitoramentos e assessoria técnica à SPI nas demandas na área ambiental.

A área monitorada abrange a área de atracação do Porto de Itajaí, bacia de evolução/manobras, o canal de acesso interno e o canal de acesso externo, bem como as áreas na plataforma continental interna destinadas ao descarte de sedimentos dragados do sistema aquaviário. Estas áreas de descarte de sedimentos, denominados de bota-fora, estão localizados na área costeira adjacente, em frente à Praia de Navegantes e Praia Brava, são denominados bota-fora marinhos BF4 e BF5, respectivamente.

Todos os resultados obtidos nos programas de monitoramento desenvolvidos no Porto de Itajaí são comparados com as legislações vigentes, para averiguar se os mesmos estão dentro dos limites estabelecidos, e visam possibilitar o acompanhamento das atividades de operação do Porto de Itajaí, bem como identificar e mensurar as consequências sobre os meios físico, biótico e socioeconômico, considerando a área de influência direta do empreendimento, para sua adequada gestão. Sendo assim, subsidiam os analistas ambientais da Gerência de Meio Ambiente do Porto de Itajaí, e dos órgãos ambientais intervenientes, para melhor avaliar o desempenho das medidas mitigadoras adotadas, assim como os eventuais impactos associados à operação do Porto de Itajaí.

Os programas apresentados a seguir, seguem um Plano Básico Ambiental - PBA, aprovado pela FATMA - Fundação Estadual de Meio Ambiente, órgão responsável pelo licenciamento ambiental do Porto de Itajaí, e atendem a um cronograma, quantidade de pontos amostrais e verificação de parâmetros, específico para cada programa. Portanto, apresenta-se nos itens subsequentes o detalhamento dos programas ambientais integrantes do PBA, que seguem:

- Programa de Monitoramento da Qualidade do Sedimento na Área de Influência do Porto de Itajaí;
- Programa de Monitoramento da Hidrodinâmica do Baixo Estuário do Rio Itajaí-Açu;
- Programa de Monitoramento das Condições Hidrodinâmicas na Área de Influência do Porto de Itajaí;
- Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas do Rio Itajaí-Açu na Área de Influência do Porto de Itajaí;

- Monitoramento da Eficiência da Estação de Tratamento de Efluentes do Porto de Itajaí e do Píer Turístico de Itajaí;
- Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar;
- Programa de Monitoramento de Níveis de Ruído;
- Monitoramento da Biota Aquática e Ruído Subaquático;
- Monitoramento da Pesca Artesanal;
- Monitoramento e Avaliação do Risco de Introdução de Espécies Exóticas no Estuário do Rio Itajaí-Açu por Meio de Água de Lastro;
- Programa de Controle Ambiental da Atividade de Dragagem;
- Programa de Monitoramento da Pluma de Sedimentos;
- Programa de Monitoramento das Áreas de Bota-Fora;
- Programa de Acompanhamento do Volume Dragado Através de Levantamentos Batimétricos.

15. Relações Porto Cidade

A troca de mercadorias sempre se constituiu no grande responsável pelo desenvolvimento das cidades. Assim é que, não só na região de origem ou onde acontece a produção, ou nos centros consumidores, mas especialmente nos pontos de troca de mercadorias, muitas cidades surgiram, seja pela passagem de tropeiros, seja pelo seu posicionamento junto ao traçado de uma linha férrea, próximas a um aeroporto, como também pela condição portuária.

Todavia, nem sempre essa relação é harmônica, sendo que a mesma atividade que fez rodar a economia e desenvolver a cidade, acaba por também impactar no cotidiano urbano, principalmente pela movimentação de grandes volumes de cargas, a exigir espaço para a sua expansão e infraestrutura urbana adequada para a circulação de mercadorias.

15.1. Revitalização de Instalações Portuárias

A localização da cidade de Itajaí na foz do Rio Itajaí-Açu lhe trouxe especial destaque como grande responsável pelo surgimento de várias cidades no Vale do Itajaí. Do abrigo para as antigas embarcações, ponto de quarentena para imigrantes e localização de grandes armazéns próximos aos inúmeros trapiches que se desenvolviam ao longo da margem direita do rio, o Porto de Itajaí desde o século XIX era o escoadouro natural da produção agrícola e manufatureira do Vale do Itajaí e, em menor escala, da madeira que descia pelo rio, o que sinalizava o primeiro ciclo de exportação portuária.

Já em meados do século XX, com a diversificação da economia catarinense e ampliação da base produtiva, surgiram novos setores, como os de papel, papelão, mecânica, cerâmico, metal-mecânico, materiais elétricos e indústrias, que passaram a se utilizar da estrutura portuária de Itajaí. A versatilidade do Porto, propiciou o acolhimento da unitização de cargas, já próximo dos anos 1990, o que o levou a categoria de segundo porto brasileiro na movimentação de contêineres - *status* que ocupa desde 2003, e a se posicionar entre os 120 maiores portos do planeta.

Além da localização, base dessa pujança é a capacidade do Porto de Itajaí em se adaptar, estar sempre se modernizando e se movimentando para acompanhar as mudanças do cenário internacional.

No momento, no conjunto de intervenções que precisam ser feitas para melhorar a eficiência operacional portuária, encontram-se as grandes obras de adequação do canal aquaviário, obras de reforço dos berços de atracação e projetos de expansão da retroárea portuária, que precisam estar sintonizadas com o planejamento urbano.

15.2. Interface Porto-Cidade

O Porto é integrante da história da cidade de Itajaí e estabeleceu diversas influências em diferentes lugares. Do ponto de vista econômico, a mais importante e autêntica forma de herança é a manutenção do seu funcionamento, que gera riquezas e empregos. Outra herança importante é o uso das margens do rio ao longo da história determinando a locação de edificações e pontos históricos tidos como referência na cidade de Itajaí.

Todavia, é notório que hoje as instalações portuárias de Itajaí localizadas no coração da cidade geram conflitos de vizinhança e de tráfego, pois gradativamente os espaços foram ficando diminutos para contemplar tanto o crescimento urbano como para receber a intensificação da atividade portuária.

Essa pretensa adversidade começou a ser superada a partir do momento em que ambos os lados passaram a compreender o ponto de vista do outro, suas necessidades e especificidades, de forma que a cidade começou a reservar espaço para a atividade portuária no seu planejamento e o Porto compreendeu a necessidade de estabelecer estratégias de convivência aceitáveis, por meio de políticas de desenvolvimento e projetos interdependentes e articulados.

Essa busca da harmonia passou a se tornar realidade especialmente com a municipalização do Porto. Logo, o planejamento portuário passou a levar em conta sua relação direta com a cidade, especialmente no processo de licenciamento ambiental, onde se discutiu amplamente com a sociedade sua atividade.

Também no âmbito das discussões do Plano Diretor Municipal, foi fundamentalmente estabelecido o “Pacto Cidade-Porto”, com a legislação urbana recepcionando integralmente a atividade portuária, conforme demonstra a Lei do

Plano Diretor de Gestão e Desenvolvimento Territorial de Itajaí (Lei Complementar nº 094/06), em vários dos seus artigos assim citados:

- Um dos princípios fundamentais da política de gestão territorial é a sustentabilidade social, econômica e ambiental (Art. 6º);
- Uma das diretrizes do Plano Diretor, quando trata da Política de Desenvolvimento Econômico é “o reconhecimento da importância das atividades portuárias e pesqueiras e, simultaneamente incentivo à diversificação da economia” (Art. 17);
- O Plano deve assegurar “a maximização dos ganhos para a atividade portuária e para a cidade assim como venham a ser minimizadas as desvantagens, à medida que o terminal crescer fisicamente e economicamente” e “política de crescimento dos serviços futuros a ser acomodada pelos diversos agentes envolvidos na atividade logística portuária” (incisos I e II, Art. 19).

É nesse contexto que se encontra o equilíbrio da atividade portuária com a cidade, já que o Porto de Itajaí se encontra plenamente inserido no Planejamento Urbano do Município de Itajaí.

A demonstrar essa sinergia, a SPI patrocina e efetua parcerias com a cidade em projetos, como “Trânsito Amigo”, que compensa o Município pelo impacto do tráfego portuário com as vias urbanas, obras de urbanização dos molhes para ser utilizado pela população local e grande número de turistas que visitam a região e a própria criação do Parque Natural Municipal do Atalaia. Há ainda o plano denominado “Borda D’Água”, em estudos para retomada (vide figura abaixo), que busca revitalizar, manter e preservar elementos intrínsecos da história do Porto e da cidade, além de resgatar a centralidade de Itajaí para os seus cidadãos e valorizar a estética e cultura, potencializando, portanto, sua aptidão turística.



Figura 15 - Estudos do Projeto Borda D'Água 1
Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo (2018)

Além disso, considerando que um dos objetivos da delegação, contido na Cláusula Terceira do próprio termo de delegação referido é o foco na atividade-fim, a Autoridade Portuária vem no seu processo de planejamento racionalizando o uso das áreas operacionais, assim como buscando alternativas para o melhor aproveitamento de interesse público para as áreas não operacionais. Assim é que, a Superintendência do Porto de Itajaí vem estudando a possibilidade de cessão sob regras especiais de áreas não operacionais aos respectivos municípios, para que esses espaços possam ser usufruídos pela população dentro do projeto integrado de planejamento da orla, sem prejuízo de voltar a lançar mão dessas áreas quando precisar.



Figura 16 - Estudos do Projeto Borda D'Água 2
Fonte: SPI sobre Google Earth (2017)

15.3. Relacionamento com as Comunidades no Entorno

Intrinsicamente, dado a sua grandiosidade (tamanho de suas instalações), complexidade (de serviços e relações) e alcance (porta para o Mundo), a atividade portuária se constitui em empreendimento que tem forte repercussão no território, tanto negativa, como positivamente.

Até pelo senso comum, esse foi o grande debate que permeou as primeiras reuniões do Plano Diretor do Município, ainda em 2005, quando eram muitas as reclamações da população acerca da atividade portuária: é que o bom momento vivenciado pelo Porto representado pelo aumento na movimentação de mercadorias, fez com que fosse intensificado os conflitos com a cidade.

Basicamente, os conflitos eram tanto pela localização estática, afetando diretamente a vizinhança (proximidade da área portuária do centro da cidade e proliferação de depósitos e pátios de contêineres muitas vezes em bairros residências), como

também pela dinâmica da atividade, pelo constante movimento de caminhões de carga convivendo com o trânsito urbano em vias urbanas.

No entanto, pesava no outro lado da balança a importância da atividade portuária para o Município de Itajaí na criação de divisas (arrecadação de impostos), geração de empregos, agregação de valores pela logística portuária, além da confirmação da identidade histórica, cultural e econômica da cidade como prestadora de serviços, o que evidenciava o seu caráter de polo regional, a proporcionar o desenvolvimento de outras áreas, não necessariamente ligadas ao setor portuário, como o do turismo e o da educação de ensino superior.

Com estas reflexões de interdependência, passou-se a tecer um verdadeiro pacto Cidade-Porto, chamado de “Estratégias de Urbanização”: a Cidade a compreender, valorizar, acolher e reservar espaço para a atividade portuária e seu desenvolvimento e o Porto a tratar do seu planejamento dentro dos ditames urbanísticos, minimizar o quanto possível seus impactos e trabalhar junto para a resolução dos problemas decorrentes da sua atividade como grande polo gerador de viagens.

Por força dessa sintonia com a legislação urbana específica, como também pelos controles ambientais que são mantidos pela Autoridade Portuária, esse aspecto encontra-se bastante evoluído, considerando que o Porto de Itajaí está muito próximo do centro da cidade.

O outro aspecto bastante importante se refere ao fato do Porto se constituir num grande polo gerador de tráfego, já que o tráfego de cargas notadamente tem muito impacto no cotidiano da cidade.

Nessa direção, vários passos já foram dados, a começar pelo “Programa Trânsito Amigo” de 2004, com ações que visavam minimizar os conflitos entre o tráfego de veículos pesados e as demais modalidades de transporte, sobretudo eliminando gradativamente o conflito em áreas residenciais, envolvendo legislação, educação para o trânsito e roteiro de acesso ao Porto, entre outras.

Porém, ainda não se encontra resolvida a característica de que a totalidade das cargas movimentadas pelo Porto de Itajaí se utiliza da malha urbana rodoviária da cidade, numa perspectiva de que não se vislumbra a viabilização de transporte ferroviário urbano.

Por conta disso, visando melhorias no sistema viário de acesso ao Porto de Itajaí, o Município de Itajaí, juntamente com o Governo Federal, iniciou em 2006 a execução de um moderno sistema viário de transporte, a denominada Via Expressa Portuária (VEP), almejando garantir segurança e eficiência no transporte de cargas até o Porto

de Itajaí, como também proporcionar avanços significativos no tráfego das demais vias urbanas, aliviando e melhorando as condições de segurança do tráfego na maior parte da área urbana do município.

Com o objetivo de mitigar o conflito gerado pela atividade portuária à cidade de Itajaí, merecem destaque também as seguintes intervenções e aquisições desencadeadas pela SPI:

- Recuperação do passeio público e instalação de guarda-corpo ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer, à beira do Rio Itajaí-Açu, desde o Porto de Itajaí até as instalações da praticagem, numa extensão de 600 metros;
- Construção, entre 2007 e 2008, da nova sede da delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí (DCPI), incluindo a execução de obras em água, como píer de atracação, ponte de acesso, rampa de encalhe, dolphins de atracação e amarração;
- Criação do Parque Natural Municipal do Atalaia, como medida compensatória no licenciamento ambiental do Porto de Itajaí, através de um Termo de Ajuste de Conduta, firmado entre o Ministério Público e a Superintendência do Porto (Decreto Municipal nº 7.117 de 28/05/2004 e Decreto nº 8.107 de 25/01/2007);
- Urbanização dos Molhes da Barra: tão logo terminada a obra de manutenção e reforço do molhe sul, foram efetuadas também obras de urbanização que possibilitaram que o canteiro de obras pudesse ser disponibilizado a toda população, inclusive aos turistas;
- Construção em 2008 do posto de observação da Rádio Costeira no Molhe Sul;
- Reforma do Píer Turístico de Itajaí em 2009, contemplando a ampliação da laje em 530,12m² e a execução de área coberta para receptividade dos turistas em 487,20 m²;
- Restauração do Prédio da Antiga Inspetoria Fiscal do Porto de Itajaí, prédio emblemático na história do Porto e da cidade, localizado entre a Rua Silva e Avenida Prefeito Paulo Bauer;
- Concessão do Complexo Náutico Ambiental, arrendado por 25 anos, composta por áreas seca (10.330,88 m²), de espelho d'água (120.000,00 m²), e de área de aterro hidráulico (12.392,12 m²), para instalações de porto de recreio (Marina), com 817 vagas de embarcações.
- Construção do Centro Integrado de Atendimento (CIA) no modelo *one stop one shop*, onde estão instaladas a Gerência de Operações da SPI e os órgãos intervenientes: MAPA, ANVISA, MTPAC e Posto Avançado da ANTAQ.

16. Vigilância e Segurança Portuária

16.1. Plano de Segurança Pública Portuária

Em cumprimento às determinações da CONPORTOS, quanto à implantação, manutenção e execução dos Planos de Segurança, o Porto de Itajaí conta com um Plano de Segurança Público Portuário - PSPP e toda segurança aplicada está em acordo com o PSPP atualizado em fevereiro de 2018 e encaminhado para aprovação pela CESPOTOS/SC.

16.2. Certificação *ISPS-CODE*

O objetivo do código é traçar uma estrutura internacional envolvendo a cooperação, entre governos, órgãos governamentais, administrações locais e indústrias portuárias e de navegação, definindo os papéis e responsabilidades dos mesmos, a fim de detectar ameaças à segurança e tomar medidas preventivas contra incidentes que possam afetar navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional. O código ainda almeja garantir a coleta e troca eficaz de informações relativas à proteção.

Este código aplica-se a todas as instalações portuárias que servem os navios que estejam envolvidos em viagens internacionais de cargas ou de passageiros, incluindo embarcações de alta velocidade e unidades móveis de perfuração em movimento.

Além da maior segurança com a certificação do *ISPS-CODE*, o porto torna-se habilitado a operar com navios porta-contêineres de carga geral, graneis sólidos e líquidos, empregados no tráfego marítimo internacional, podendo importar e exportar para todos os países pertencentes à Convenção Marítima Internacional.

Dentro do que prevê seu Plano de Segurança Pública Portuária, o Porto de Itajaí está com suas instalações habilitadas para operar com navios portas-contêineres de passageiros, graneleiros e de carga geral, utilizados no tráfego marítimo internacional desde a sua certificação em 12 de julho de 2004, estando apto a receber navios de tráfego internacional e garantindo a segurança na atracação, tanto para o navio quanto para seus tripulantes.

Tabela 12. Situação dos Certificados *ISP-Code*

Instalação Portuária	Declaração de Cumprimento (DC)	Data de Concessão da Declaração de Cumprimento (DC)	Validade da Declaração de Cumprimento
Superintendência do Porto de Itajaí	nº 013/2004	30/08/2005	31/12/2019

Fonte: Superintendência do Porto de Itajaí, 2016

16.3. Normas de Acesso ao Porto de Pessoas, Veículos, Cargas e Bens

A entrada e saída de pessoas e veículos na área do Porto de Itajaí fica regida pelo presente Regulamento em consonância com as Normas Gerais baixadas pela SPI, atendendo também o que dispõe o *ISPS CODE*.

16.4. Plano Viário do Porto

O plano viário interno do Porto é constituído basicamente por vias terrestres pavimentadas que ligam as portarias ao Cais de Itajaí e respectivos prédios administrativos, devidamente sinalizado sendo o trânsito controlado pela segurança portuária.

O Porto Público de Itajaí conta com três áreas distintas: a área arrendada à APM Terminals (retroárea dos berços 1 e 2), o Porto Público (retroárea dos berços 3 e 4) e o Recinto Alfandegado Contíguo – RAC. A movimentação de carga nas áreas do porto público se dá unicamente pelo modal rodoviário, conforme já mencionado.

O acesso à Área Primária do Porto de Itajaí (tanto para o Porto Público, como para a área arrendada) se dá pela Portaria 1 (denominada de *gate #1*), localizado na Avenida Coronel Eugênio Müller nº 300, dotado de 4 baias reversíveis dotadas de infraestrutura com balanças, câmeras e dispositivos informacionais de controle do ingresso das cargas.

A área arrendada à APMT, com 79.267,00m² possui vias internas são pavimentadas com blocos de concreto intertravados, tendo largura média de 12,40m e comprimentos correspondentes à identificação de “A” a “G”, na cor magenta da

Figura 13. As vias são utilizadas sempre no sentido horário, na velocidade máxima de 19km/h e não há áreas de estacionamento interno.

A Área Primária do Porto Público possui 83.225,00 m², sendo que além do compartilhamento na Portaria 1, também possui acesso pela Rua Benjamin Franklin Pereira na Portaria 2 (denominada *Gate 2*), em processo final para liberação pela Receita Federal de dois dos quatro acessos reversíveis recém construídos com cancelas, balanças de pesagem e guaritas interligadas com sistema de dados. Nessa portaria há também um portão dedicado ao acesso de cargas especiais, que se situa ao lado desses quatro *gates*.

As vias de circulação interna do Porto Público são pavimentadas com CBUQ – Concreto Betuminoso Usinado à Quente, tendo largura média de 12,40m e comprimentos identificados de “H” a “Q” (na cor laranja na figura a seguir). As vias são também sempre utilizadas no sentido horário, na velocidade máxima de 19km/h e não há áreas de estacionamento interno.

Por sua vez, o RAC – Recinto Alfandegado Contíguo, totalmente pavimentado em CBUQ, tem seu acesso normalmente pela Portaria 3 (conhecida como *gate #3*) localizado na Rua Irineu Bornhausen e saída pelo *gate #4* pela Rua Benjamin Franklin Pereira, podendo ser operado também de forma inversa. Suas vias internas também possuem 12,40m de largura e comprimento especificadas pelas letras “R” e “S”, cor vermelha na já citada figura.

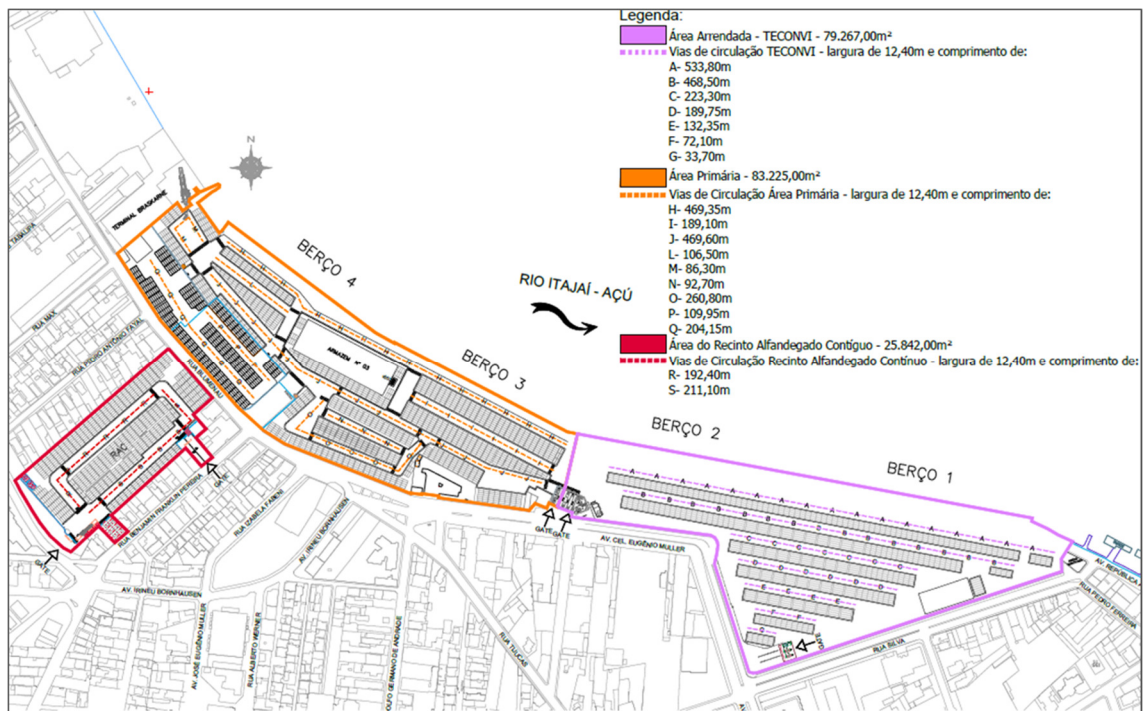


Figura 17 - Áreas do Porto Público de Itajaí

Fonte: Superintendência do Porto de Itajaí

16.5. Vigilância das Instalações de Uso Público

O perímetro da área primária do Porto de Itajaí está devidamente cercado com muro em alvenaria com altura de 2,80 m. Todo o perímetro é coberto por câmeras perimetrais e o sistema CFTV opera 24 horas. Conta ainda com controle de acesso eletrônico e catracas com detectores de metais.

16.6. Serviços de Recepção e Cadastramento

O ingresso de autoridades e representantes de órgãos oficiais de fiscalização será permitido somente mediante a apresentação de documento de identificação da função, ficando a critério da SPI definir a exigência de credenciamento.

No caso de usuários e empreiteiros, o ingresso se dará através do credenciamento fornecido pela SPI, por solicitação da empresa a que pertençam.

Entende-se como usuários e empreiteiros, os empregados das agências de navegação, de empresa a que pertençam.

O ingresso de trabalhadores portuários (todas as categorias) será permitido mediante respectivo cadastro junto a Autoridade Portuária, bem como prova que está escalado para o efetivo serviço.

É proibida a entrada e saída de trabalhador na área operacional portando maleta, pacote, embrulho ou pasta, ou qualquer outro tipo de material, a não ser rancho para sua alimentação durante o trabalho.

Para o ingresso de tripulantes em embarcação, o comandante do navio, o armador ou o agente de navegação fornecerá à Guarda Portuária uma relação, em duas vias, em papel timbrado, com os nomes dos tripulantes de embarcação atracada, ficando estes obrigados a apresentar documentos de identificação.

Os tripulantes com bagagens, dos navios de cabotagem, rebocadores e similares, ficarão sujeitos a revista e conferência do rol de bagagem assinado pelo comandante ou imediato da embarcação.

Os tripulantes oriundos ou com destino a portos estrangeiros, também estão incluídos no item acima.

O ingresso de familiares de tripulantes e convidados, sob responsabilidade do armador ou da agência de navegação deverá ser feito mediante apresentação de credenciamento regulado pela SPI e mediante o fornecimento de ingressos.

Para os navios nacionais, os ingressos serão visados pela Capitania dos Portos.

Em se tratando de navio estrangeiro e nacional de longo curso, os ingressos serão visados também pela Autoridade Aduaneira.

As recepções sociais a bordo de embarcações mercantes, deverão ser previamente autorizadas pela SPI, Autoridade Aduaneira e Autoridade Marítima, a quem deverá ser enviada a relação de convidados.

O embarque e desembarque de passageiros será feito obedecendo regulamentação baixada pela SPI.

Os passageiros em trânsito, para circular através da área portuária, deverão estar munidos de credencial contendo o nome do navio, o nome do passageiro, e o nome da Agência de Navegação.

Os menores de idade só poderão ingressar no cais acompanhados pelos seus responsáveis.

A SPI não se responsabilizará por quaisquer danos ocorridos com os convidados dos passageiros ou das agências de navegação, no interior da área do porto.

O ingresso e o trânsito de veículos particulares na área do porto só serão permitidos quando devidamente autorizados pela SPI, através de prévia verificação pela Guarda Portuária.

Todos os veículos particulares serão inspecionados à saída, seja por amostragem, quando pertencerem a funcionários do porto, seja sistematicamente para os demais veículos.

Toda a documentação de saída de material e mercadorias deverá ser conferida, sendo que qualquer discrepância entre a documentação e a carga, deverá ser saneada antes da liberação do veículo.

Para veículos de carga devidamente registrados, serão fornecidas instruções precisas quanto ao local, itinerário, velocidade de deslocamento e outros procedimentos, ficando os mesmos sujeitos a inspeção ao entrar e sair da área do porto.

Todo e qualquer material não incluído na documentação apresentada pelo motorista, ficará retido na Guarda Portuária que lhe dará o destino previsto pelas normas fiscais.

Quando o veículo estiver transportando carga perigosa ou explosiva, a Guarda Portuária seguirá as instruções específicas baixadas pelo Setor de Segurança.

A velocidade máxima dos veículos dentro da área do porto não poderá ultrapassar em nenhuma hipótese a 20(vinte) Km/h.

Quanto aos navios de Guerra, seus tripulantes, familiares dos tripulantes, pessoal em geral, nas visitas públicas e recepções a bordo, será seguida a Legislação da Marinha de Guerra a respeito.

Outras informações complementares são disponibilizado através do sítio eletrônico: www.portoitajai.com.br

A SPI mantém Plantão Guarda Portuária, através do telefone (47) 3341-8006/ 3341-8020

16.7. Segurança Portuária

A Guarda Portuária possui uma viatura de segurança (veículo Spacefox) devidamente equipada para o fim a que se destina. Os diversos postos de serviços, estrategicamente distribuídos dentro da área primária, possuem rádio comunicadores e todo o corpo da guarda está devidamente aparelhado e uniformizado para exercer a função de segurança. O corpo da guarda portuária conta com instalações próprias com armários exclusivos e refeitório de uso coletivo.

A estrutura organizacional da Guarda Portuária compreende:

- Gerente da Segurança Portuária;
- Inspetor de Segurança e Área Primária;
- Chefe de Equipe Portuária;
- Guardas Portuários - atividades operacionais.

A figura a seguir ilustra a estrutura organizacional da Guarda Portuária:

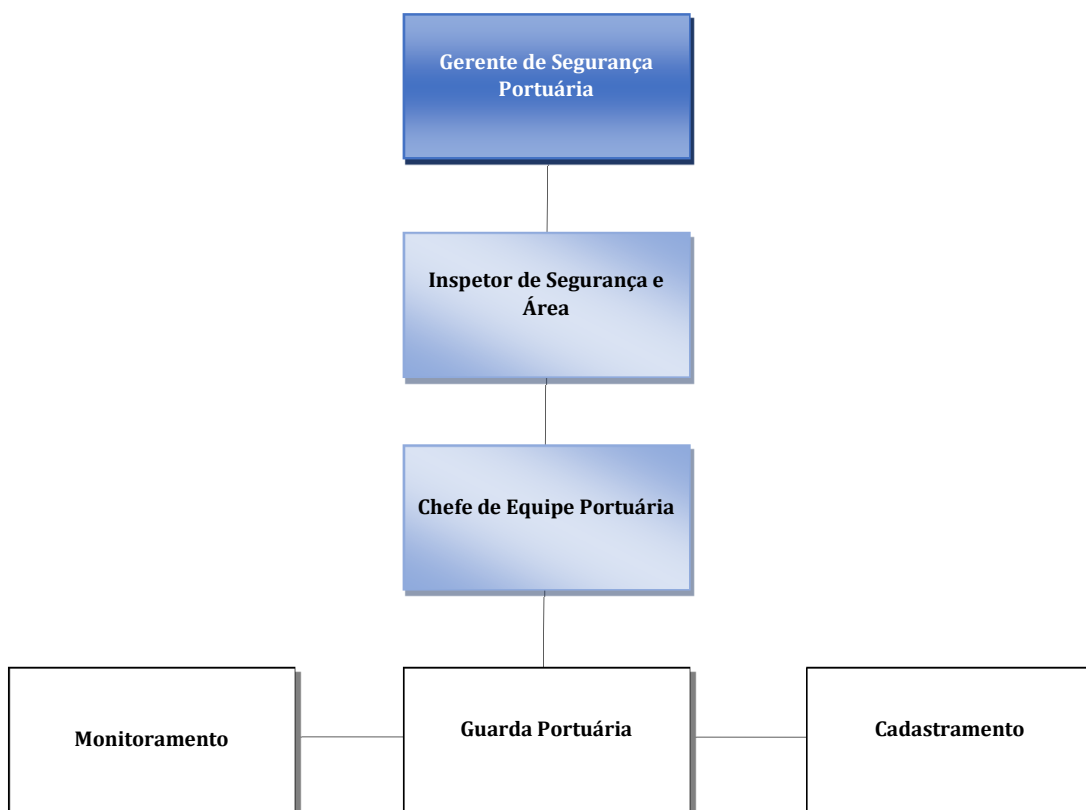


Figura 18 - Estrutura Organizacional da Guarda Portuária

Fonte: Superintendência do Porto de Itajaí, 2016

16.8. Segurança e Vigilância na Área Molhada do Porto

A Segurança Portuária na área molhada do Porto de Itajaí é realizada da seguinte forma:

- Acesso às embarcações (Somente de pessoas devidamente autorizadas e identificadas): Segurança Marítima – NORMAM – 03/DPC – 0110 – E / 0111 e 0112 – Capitania dos Portos;
- Segurança contra ilícitos (contrabando, clandestinos, pirataria, etc.): NEPOM – Núcleo Especializado de Polícia Marítima - Polícia Federal;
- O Porto de Itajaí faz a vigilância do Costado através das Normas regidas pelo *ISPS CODE* e *PSPP*.

17. Infrações, Proibições e Penalidades

17.1. Infrações

No âmbito da SPI, sem prejuízo de outras disposições complementares, constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

- Na realização de operações portuárias com infringências às disposições da Lei nº 12.815/13 ou com inobservância deste Regulamento;
- Na utilização de terrenos, área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos Regulamentos.

Respondem pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra à sua prática ou dela se beneficie.

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

Quando se trata de infração continuada em relação a qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos num só processo, para imposição da pena.

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

17.2. Proibições

No âmbito da área do Porto Público de Itajaí, sem prejuízo de outras disposições complementares, é proibido:

- Prestar serviços de Apoio Portuário e Marítimo para a Autoridade Portuária ou dentro dos limites da área organizada do Porto por empresas sem a outorga da ANTAQ;
- Realizar serviços com embarcações ou atracar no Porto sem autorização da Autoridade Portuária;

- Fumar;
- Obstruir qualquer aparelho ou equipamento portuário;
- Obstruir instalação de combate a incêndio, combate a emergências ambientais ou equipamento destinado a promover primeiros socorros bem como rotas de fugas e faixas de pedestres;
- Retirada de resíduo sólido e líquido, em desconformidade com o estabelecido na legislação vigente e Resolução CONAMA;
- Estacionar automóveis ou caminhões em áreas não autorizadas pela SPI;
- Operar qualquer veículo nas instalações do porto organizado, sem a qualificação necessária e quando a critério da SPI, interferir com a operação portuária;
- Obstruir portões, guindastes ou vias de circulação;
- Obstruir cais ou áreas adjacentes, em prejuízo à realização de operações portuárias, com material ou equipamento de estiva ou, ainda, outro material ou objeto que não faça parte da mercadoria;
- Movimentar ou estacionar carga com peso superior à capacidade de suporte dos cais ou dos pisos das vias de circulação, pátios ou armazéns;
- Utilizar veículos e equipamentos portuários na movimentação de carga com peso superior à capacidade nominal;
- Movimentar ou armazenar carga, incluindo as de natureza perigosa, para as quais o porto não disponha de instalações e recursos compatíveis. Observando que as cargas IMO apenas podem ser movimentadas no Porto Público, não armazenadas;
- Às embarcações, lançar ou deixar cair no mar ou sobre o cais: óleo, graxa, hidrocarbonetos ou qualquer material ou detrito, em inobservância às normas de proteção ao meio ambiente, pois o responsável fica sujeito às penalidades correspondentes aos órgãos competentes (ANTAQ e de Proteção Ambiental);
- Às embarcações, lançar água de lastro nos limites definidos por convenção;
- Aos operadores portuários, deixar cair no cais: óleo, combustível, hidrocarbonetos em geral, outras cargas, como por exemplo granéis de importação, fertilizantes, etc, que obstruam canaletas e que possam cair no mar, observando que em hipótese alguma devesse lavar o cais, deixando cair no mar os referidos itens acima;
- Utilizar água do mar para lavar o cais;
- Acessar as instalações portuárias sem autorização da SPI;
- Transitar na área operacional sem utilização do EPI adequado;

- Descumprir norma de acesso de pessoas, veículos e cargas;
- Descumprir o fluxo de circulação de veículos, definido pela SPI;
- Lavagem interna e externa das embarcações e equipamentos, bem como qualquer serviço de pintura, manutenção e reparo das mesmas;
- Circular com veículos:
 - a) Danificando as vias, suas instalações e equipamentos;
 - b) Derramando, lançando ou arrastando sobre as vias: carga, combustível ou qualquer outro objeto que acarrete risco de acidente;
 - c) Produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados em lei ou regulamento do órgão competente;
 - d) Com excesso de peso, admitindo percentual de tolerância quando aferido por equipamento apropriado para esse fim;
 - e) Excedendo o limite de velocidade permitido para o tráfego na via;
- Fornecimento e execução de serviços de abastecimento de embarcações ao largo, sem prévia autorização da SPI;
- Realizar solda elétrica ou a oxiacetileno, corte de chapas a fogo, ou qualquer outra atividade envolvendo material inflamável ou com chama, a não ser com prévia autorização da SPI e com obediência às normas de combate a incêndio;
- Bater ferrugem ou pintar o costado da embarcação ou Equipamentos, sem dispositivo de proteção ao cais e ao meio ambiente;
- Deixar restos de materiais utilizados nas operações ou, ainda, outro material que não faça parte da carga, no cais e proximidades. Observando que ao término de cada “turno” da operação deverá ser efetuada a devida limpeza;
- Manter veículos estacionados, sem a presença dos motoristas.

Ainda, a Resolução nº 018, de 06 de agosto de 2012, dispõe sobre o procedimento de bloqueio dos motoristas e usuários que cometerem infrações dentro da área do Porto Organizado de Itajaí.

18. Disposições Transitórias

Os usuários de serviços serão responsáveis e indenizarão a SPI, pelos danos e avarias que ocasionarem às obras, instalações, aparelhos e utensílios do Porto.

As faturas e contas enviadas pela SPI deverão ser liquidadas pelos seus responsáveis no prazo estabelecido para cada caso. A falta de cumprimento desta condição constituirá, automaticamente, o devedor em mora, que poderá ser privado dos serviços portuários a juízo da SPI.

A SPI é Autoridade Portuária dentro dos limites da área do Porto.

Todos os atos expedidos pela SPI permanecerão em vigor e serão aplicados supletivamente, desde que seus efeitos não venham conflitar com as disposições deste Regulamento e as da Lei nº 12.815/13 e a outras Legislações, Normas e Regulamentos.

Na eventualidade de prescrições díspares entre este REGULAMENTO e/ou seus anexos e a ausência de prévio esclarecimento pela autoridade superior da SPI, prevalecerá este Regulamento, caso não contrarie a Lei e, os casos omissos, neste Regulamento serão decididos com base na Lei nº 12.815/13 e subsidiariamente nas prerrogativas da autoridade pública, preconizadas no Convênio de Delegação nº 08/97, e demais normas que regerem a matéria considerada com omissão.

As normas que disciplinam este Regulamento serão sempre interpretadas de forma a não comprometer o interesse público da Administração, a sua finalidade, a segurança, e a probidade administrativa.

Caberá a SPI quando necessário, para dar operacionalidade e produtividade nas operações portuárias, expedir ato administrativo externo, objetivando alterar e adequar as prioridades e preferencias de atracação nos berços do porto organizado.

Em caso de paralisação de trabalho decorrente de chuva, separação de marcas de carga pôr instrução do comandante, todas as despesas com pessoal empregado pelo Operador Portuário ocorrem por conta do requisitante. O mesmo procedimento se aplica quando houver falta do navio por atraso.

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

O presente Regulamento poderá ser alterado a qualquer tempo, com o processo devidamente instruído pela Superintendência do Porto de Itajaí junto à Secretaria Nacional de Portos - SNP.

19. Disposições Finais

Casos omissos ou não previstos neste Regulamento serão resolvidos pela Superintendência do Porto de Itajaí junto à Secretaria Nacional de Portos - SNP.

20. Anexos

20.1. ANEXO 1 - Decreto de 16 de março de 2005



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO DE 16 DE MARÇO DE 2005.

Dispõe sobre a definição da Área do Porto Organizado de Itajaí, no Estado de Santa Catarina.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 5º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001,

DECRETA:

Art. 1º A área do Porto Organizado de Itajaí, no Estado de Santa Catarina, é constituída:

I - pelas instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Itajaí, contidas na poligonal do porto organizado. A delimitação da área inicia-se na interseção da linha limite dos terrenos do Porto de Itajaí, Terminal Braskarne e da margem direita do Rio Itajaí-Açu, localizada no extremo noroeste e a montante do porto (V-01), segue esta linha limite no rumo sudoeste da Rua Blumenau; deste ponto, segue no mesmo rumo tangenciando as testadas dos terrenos a nordeste pelo lado sul da Rua Max até o vértice da quadra com Avenida Irineu Bornhausen (V-02); deste ponto, segue no rumo sudeste tangenciando as testadas das quadras a nordeste da Avenida Irineu Bornhausen até o vértice da Rua Benjamim Franklin Pereira (V-03); deste vértice, continua no mesmo lado da dita Rua Irineu Bornhausen até a esquina da Rua Olegário de Souza; deste ponto, continua pelo lado norte da rua acima citada até a Rua Capitão Adolfo de Andrade; deste ponto, segue pela dita Rua até a testada nordeste da Rua Tijucas (V-04), seguindo tangencialmente a testada acima até a esquina com a Rua Silva (V-05); deste ponto, segue no rumo leste tangenciando a testada da Rua Silva até a Rua Pedro Ferreira (V-06); deste vértice, segue até encontrar a Rua Hercílio Luz (V-07), seguindo então até a Rua Olímpio Miranda (V-08), onde deflete até a Avenida Ministro Victor Konder (V-09), até a Rua Onze de Junho (V-11), onde segue nesse alinhamento até encontrar a Via Deputado Francisco E. Canziani (V-12) até o início da Praia de Atalaia; deste ponto, segue no rumo norte até o início da saia do enrocamento do Molhe Sul (V-17); deste ponto segue pela tangente sul até o extremo do dito molhe com as coordenadas: longitude 48°37' 57" e latitude 28°54'51"; deste ponto cruza a barra até o extremo do Molhe Norte; deste ponto, segue tangenciando pelo lado norte de fixação do estuário até próximo a atual Prefeitura de Navegantes (V-22); deste ponto, com o rumo sudoeste vai até encontrar o farolete nº 11 (V-23); deste farolete e tangenciando a margem esquerda do Rio Itajaí-Açu, no sentido montante, segue até encontrar a curva de nível com a cota de 1,00 m IBGE, defronte da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, situada na margem direita do Rio Itajaí-Açu; deste ponto, tangencia a dita curva de nível, até o ponto limite da Área do Aguado Alfandegado, localizado a extremo noroeste e a montante do alagado em maré com amplitude máxima com as coordenadas: longitude 48°40'01" e latitude 28°53'40" (V-24); deste ponto, com o rumo sudoeste e cruzando o Rio Itajaí-Açu, segue até o ponto inicial de delimitação da Área do Porto Organizado(V-01), fechando a poligonal;

II - pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo canal de acesso ao sistema portuário, bacia de evolução, área de despejo de material dragado, cujo centro encontra-se nas coordenadas: longitude 48°37'27" e latitude 28°54'00", Saco da Fazenda, área de espera da praticagem (área de fundeio), pelo espigão de proteção a noroeste do cais comercial, montante do Porto de Itajaí, demais espigões e guias correntes, abrangendo, ainda, todos os cais, docas, píeres de atracação, armazéns 2 e 3, pátios, edificações em geral, vias rodoviárias e passeios, até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no inciso I deste artigo, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público;

III - a poligonal da área do Porto Organizado de Itajaí, descrita no inciso I, tem seus vértices referenciados às coordenadas geográficas constantes do Anexo a este Decreto.

Art. 2º A Administração do Porto de Itajaí fará a demarcação em planta da área definida no art. 1º.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.



Brasília, 16 de março de 2005; 184º da Independência e 117º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Alfredo Nascimento

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 17.3.2005

ANEXO

Coordenadas Geográficas dos Vértices da Poligonal do Porto Organizado de Itajaí					
Datum SAD-69 – Meridiano Central 51° WGr					
Vértice	Latitude	Longitude	Vértice	Latitude	Longitude
V-01	26°53'53"	48°40'09"	V-13	26°55'13"	48°38'51"
V-02	26°54'01"	48°40'19"	V-14	26°55'06"	48°38'44"
V-03	26°54'08"	48°40'13"	V-15	26°54'56"	48°38'31"
V-04	26°54'08"	48°39'53"	V-16	26°54'59"	48°38'29"
V-05	26°54'07"	48°39'51"	V-17	26°54'49"	48°38'23"
V-06	26°54'07"	48°39'30"	V-18	26°54'51"	48°37'57"
V-07	26°54'16"	48°39'18"	V-19	26°54'43"	48°38'08"
V-08	26°54'21"	48°39'17"	V-20	26°54'33"	48°38'32"
V-09	26°54'20"	48°39'14"	V-21	26°54'21"	48°38'50"
V-10	26°54'54"	48°39'08"	V-22	26°54'05"	48°39'05"
V-11	26°55'08"	48°38'57"	V-23	26°54'08"	48°39'09"
V-12	26°55'10"	48°38'58"	V-24	26°53'40"	48°40'01"

20.2. ANEXO 2 - Lei nº 13.993, de 20 de março de 2007



ESTADO DE SANTA CATARINA

LEI Nº 13.993, de 20 de março de 2007



Dispõe sobre a Consolidação das Divisas Intermunicipais do Estado de Santa Catarina e adota providências correlatas.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, em exercício,
Faço saber a todos os habitantes deste Estado que a Assembléia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam consolidadas as divisas intermunicipais do Estado de Santa Catarina, estabelecidas pelos memoriais descritivos e mapas constantes dos Anexos I a XLIV desta Lei, os quais compreendem a delimitação geográfica dos municípios catarinenses.

§ 1º As divisas intermunicipais ora consolidadas fundamentam-se em documentos legais, cartográficos e levantamentos técnicos adicionais, arquivados em meio analógico e digital no órgão oficial de Geografia e Cartografia do Estado, os quais contemplam a definição dos limites intermunicipais.

§ 2º As expressões técnicas utilizadas na elaboração dos memoriais descritivos e documentos cartográficos são convencionadas, para efeitos desta Lei, com a seguinte significação:

I - segue pelo canal, rio, ribeirão, lagoa ou represa: significa o limite situado sobre a linha eqüidistante às margens;

II - nascentes: são consideradas aquelas que se originam na linha do divisor de águas, exceto quando houver menção em contrário;

III - segue pela linha dos taimbés: empregada quando a divisa for delimitada pela borda do planalto;

IV - segue pelo divisor de águas da serra: empregada quando a divisa dos municípios for definida pelo divisor de águas, complementada pela denominação da serra sobre a qual corre divisor de águas; e

V - as expressões *Marco de Divisa* e *coordenada geográfica aproximada*, ao longo das descrições são representadas pelas siglas M.D. e c.g.a..



ESTADO DE SANTA CATARINA



§ 3º O Anexo I consiste na descrição dos limites, os Anexos II a XLIII na representação desses em mapas dos municípios e o Anexo XLIV no Mapa Índice.

Art. 2º A divisão territorial consolidada pela presente Lei compreende os 293 (duzentos e noventa e três) municípios catarinenses e será atualizada quinzenalmente.

Parágrafo único. Será efetuada a atualização parcial sempre que houver alteração de fronteiras municipais durante o interstício fixado no *caput*, devendo ser reeditados os memoriais descritivos e mapas cartográficos dos municípios envolvidos, contemplando-se neles as alterações ocorridas.

Art. 3º Os municípios poderão solicitar ao órgão do Estado responsável pela reordenação das divisas municipais a locação de marcos divisórios em suas respectivas linhas territoriais, com custos materiais para a municipalidade.

Parágrafo único. Na fixação desses marcos serão observados os limites estabelecidos nesta Lei e o disposto na Lei nº 8.950, de 07 de janeiro de 1993.

Art. 4º VETADO.

Art. 5º Fica revogado o art. 2º da Lei nº 937, de 19 de novembro de 1963, a Lei nº 11.340, de 08 de janeiro de 2000, a Lei nº 11.361, de 30 de março de 2000, a Lei nº 11.574, de 17 de outubro de 2000, a Lei nº 11.607, de 02 de dezembro de 2000, a Lei nº 11.717, de 10 de maio de 2001, a Lei nº 12.294, de 22 de junho de 2002, a Lei nº 12.377, de 19 de julho de 2002, a Lei nº 12.696, de 29 de outubro de 2003, a Lei nº 12.852, de 22 de dezembro de 2003, a Lei nº 12.853, de 22 de dezembro de 2003, a Lei nº 12.868, de 12 de janeiro de 2004.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Florianópolis, 20 de março de 2007



LEONEL ARCANGELO PAVAN
Governador do Estado, em exercício



ESTADO DE SANTA CATARINA



F - Com o município de PEDRAS GRANDES:

Inicia no rio Urussanga canalizado (c.g.a. lat. 28°35'25"S, long. 49°14'42"W), segue por linha seca e reta até a foz do rio da Areia no rio Urussanga (c.g.a. lat. 28°35'21"S, long. 49°14'34"W).

MORRO GRANDE

As divisas intermunicipais do município de Morro Grande, representadas no Anexo XLII, integrante desta Lei, são:

A - Com o município de NOVA VENEZA:

Inicia na serra Geral, no divisor de águas entre rios Morto e Pingador (coordenada geográfica aproximada - c.g.a. lat. 28°37'44"S, long. 49°42'15"W), segue por este passando pelos pontos de cotas altimétricas 1.208 e 1.238 m, até encontrar a nascente do rio do Meio (c.g.a. lat. 28°38'48"S, long. 49°42'24"W); desce por este até a coordenada (c.g.a. lat. 28°45'10"S, long. 49°40'08"W).

B - Com o município de MELEIRO:

Inicia no rio do Meio (c.g.a. lat. 28°45'10"S, long. 49°40'08"W), desce por este até sua foz no rio Morto; desce por este até sua foz no rio Manoel Alves; sobe por este até o Marco de Divisa - M.D. nº 911 (c.g.a. lat. 28°49'28"S, long. 49°40'15"W); segue por linha seca e reta até o rio Jundiá, M.D. nº 912 (c.g.a. lat. 28°52'01"S, long. 49°40'41"W).

C - Com o município de TURVO:

Inicia no rio Jundiá, M.D. nº 912 (c.g.a. lat. 28°52'01"S, long. 49°40'41"W), sobe por este até a foz do rio do Salto (c.g.a. lat. 28°50'34"S, long. 49°42'11"W); segue por linha seca e reta até o ponto de cota altimétrica 335 m (c.g.a. lat. 28°48'19"S, long. 49°43'35"W); segue pelo divisor entre os rios Jundiá e Manoel Alves até o morro Pelado, ponto de cota altimétrica 317 m (c.g.a. lat. 28°48'09"S, long. 49°43'58"W).

D - Com o município de TIMBÉ DO SUL:

Inicia no morro Pelado, ponto de cota altimétrica 317 m (c.g.a. lat. 28°48'09"S, long. 49°43'58"W), segue pelo divisor de águas entre os rios Jundiá e Pilão até o morro do Figueró, M.D. nº 913 (c.g.a. lat. 28°47'26"S, long. 49°45'20"W); segue por linha seca e reta até encontrar um afluente da margem esquerda do rio Jundiá, M.D. nº 914 (c.g.a. lat. 28°46'49"S, long. 49°46'05"W); sobe por este até sua nascente (c.g.a. lat. 28°46'06"S, long. 49°46'25"W); segue pelo divisor de águas entre os rios Manoel Alves e Amola-Faca, passando pelos pontos de cotas altimétricas 598, 583, 670, 739, 766, 1.125, 1.319 e 1.250 m, até encontrar a serra Geral.

E - Com o Estado do RIO GRANDE DO SUL:

Inicia no divisor de águas dos rios Manoel Alves e Amola-Faca, na serra Geral, segue pela divisa interestadual até encontrar o divisor de águas dos rios Morto e Pingador, na serra Geral (c.g.a. lat. 28°37'44"S, long. 49°42'15"W).

NAVEGANTES

As divisas intermunicipais do município de Navegantes, representadas no Anexo XXVII, integrante desta Lei, são:

A - Com o município de BALNEÁRIO PIÇARRAS:

Inicia no rio Novo ou Peixe, na foz do ribeirão Piaba (coordenada geográfica aproximada - c.g.a.



ESTADO DE SANTA CATARINA



lat. 26°44'26"S, long. 48°49'02"W), sobe por este até o Marco de Divisa - M.D. nº 983 (c.g.a. lat. 26°44'45"S, long. 48°48'11"W); segue por linha seca e reta até o M.D. nº 982 (c.g.a. lat. 26°45'24"S, long. 48°48'11"W), na rodovia municipal que liga Escalvândia a Nova Descoberta; segue pelo divisor de águas entre os ribeirões Piaba e Escalvadinho, passando pelo ponto de cota altimétrica 157 m, até a nascente de um afluente da margem esquerda do ribeirão Piaba (c.g.a. lat. 26°45'37"S, long. 48°47'10"W); segue por linha seca e reta até a nascente do ribeirão Escalvado (c.g.a. lat. 26°45'59"S, long. 48°46'42"W); desce por este até sua foz no canal do ribeirão Lagoa (c.g.a. lat. 26°47'02"S, long. 48°44'47"W); desce por este até o M.D. nº 979 (c.g.a. lat. 26°48'52"S, long. 48°42'29"W).

B - Com o município de PENHA:

Inicia no canal do ribeirão Lagoa, M.D. nº 979 (c.g.a. lat. 26°48'52"S, long. 48°42'29"W), segue por linha seca e reta até a rodovia BR-101, M.D. nº 822 (c.g.a. lat. 26°50'05"S, long. 48°42'29"W); segue pelo divisor de águas entre o córrego das Cabras e o rio Itajaí-Açu, passando pelos pontos de cotas altimétricas 157 e 228 m e pelo divisor de águas entre os ribeirões Sertão do Busso e o canal do ribeirão Guaporuma, passando pelo ponto de cota altimétrica 267 m, até a coordenada (c.g.a. lat. 26°49'45"S, long. 48°39'20"W); segue por linha seca e reta passando pelo M.D. nº 823 (c.g.a. lat. 26°49'47"S, long. 48°39'08"W), na rodovia que liga Navegantes a Penha, até o canal do ribeirão Guaporuma (c.g.a. lat. 26°49'51"S, long. 48°38'41"W); desce por este até sua foz no rio Gravatá (c.g.a. lat. 26°49'28"S, long. 48°38'24"W); desce por este até sua foz no oceano Atlântico.

C - Com o oceano ATLÂNTICO.

D - Com o município de ITAJAÍ:

Inicia no oceano Atlântico, na foz do rio Itajaí-Açu, sobe por este até a foz do ribeirão Galego (c.g.a. lat. 26°51'14"S, long. 48°45'32"W).

E - Com o município de ILHOTA:

Inicia no rio Itajaí-Açu, na foz do ribeirão Galego (c.g.a. lat. 26°51'14"S, long. 48°45'32"W), sobe por este até sua nascente (c.g.a. lat. 26°50'50"S, long. 48°45'41"W); segue por linha seca e reta até a nascente do córrego Itapume ou Vicente Nunes (c.g.a. lat. 26°49'54"S, long. 48°46'25"W); segue por linha seca e reta até a foz do ribeirão da Prata, no rio Luiz Alves (c.g.a. lat. 26°49'22"S, long. 48°49'10"W).

F - Com o município de LUIZ ALVES:

Inicia na foz do ribeirão da Prata, no rio Luiz Alves (c.g.a. lat. 26°49'22"S, long. 48°49'10"W), sobe por este até a foz do rio Novo ou Peixe; sobe por este até a foz do ribeirão Piaba (c.g.a. lat. 26°44'26"S, long. 48°49'02"W).

NOVA ERECHIM

As divisas intermunicipais do município de Nova Erechim, representadas no Anexo V, integrante desta Lei, são:

A - Com o município de PINHALZINHO:

Inicia na divisa dos lotes 261 e 256 e 42, Marco de Divisa - M.D. nº 232 (coordenada geográfica aproximada - c.g.a. lat. 26°52'53"S, long. 52°56'51"W), segue por esta e pela divisa dos lotes 254 a 253, de um lado, e 43 a 44, do outro, até encontrar o travessão que divide as terras de Segundo e Severo Pandolfo, M.D. nº 233 (c.g.a. lat. 26°52'03"S, long. 52°57'00"W); segue por este travessão até o rio Burro Branco, M.D. nº 234 (c.g.a. lat. 26°51'40"S, long. 52°54'22"W).

20.3. ANEXO 3 - Resolução Nº 005, de 13 de novembro de 2017

RESOLUÇÃO Nº 005, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2017

**REGULAMENTA A UTILIZAÇÃO
DA INFRAESTRUTURA DE
ACESSO AQUAVIÁRIO AO
COMPLEXO PORTUÁRIO DA
FOZ DO RIO ITAJAÍ-AÇU.**

O Superintendente do Porto de Itajaí, para disciplinar a utilização dos acessos aquaviários ao Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas pelo artigo 1º da Lei Municipal nº 3.513/2000, combinado com o Capítulo IV, Da Administração do Porto Organizado, Seção I, Das Competências, Art. 17, § 1º da Lei 12.815 de 05 de junho de 2013 e,

Considerando a necessidade de regulamentar o uso ordenado do tráfego nos canais singelos de acessos internos e externos, bacia de evolução, berços públicos, arrendados e demais Terminais Privados - TUPs - que compõe o Complexo Portuário da Foz do Rio Itajaí-Açu, objetivando o incremento da atividade de movimentação de cargas e navios;

RESOLVE:

Art. 1º - Sistematizar e regulamentar a utilização da infraestrutura de acesso aquaviário do Complexo Portuário da Foz do Rio Itajaí-Açu, de acordo com o Capítulo VI, item 3.1, alínea "g" do Regulamento de Exploração do Porto Organizado de Itajaí, através da presente NORMA PARA UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE ACESSO AQUAVIÁRIO NO COMPLEXO PORTUÁRIO DA FOZ DO RIO ITAJAÍ-AÇU.

Art. 2º - Esta regulamentação aplica-se no âmbito portuário da Foz do Rio Itajaí-Açu, cabendo à Gerência de Operações fazer cumpri-la.

Art. 3º - Procedimentos:

I – Conforme estabelecido pela Lei 12.815, de 05 de junho de 2013, Capítulo IV, Da Administração do Porto Organizado, Seção I, Das Competências, Art. 17, § 1º – Compete a Administração do Porto Organizado, denominada



Autoridade Portuária na alínea VIII – *autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcações na área do Porto Organizado, ouvidas as demais autoridades;*

II – Conforme estabelecido pela Resolução ANTAQ 3274, de 06 de Fevereiro de 2014, Art. 7º *Compete à Autoridade Portuária estabelecer, no âmbito do regulamento do porto, o horário de seu funcionamento e, sem prejuízo do atendimento às diretrizes estabelecidas pelo poder concedente, os critérios e procedimentos de: III - ordem e prioridades de atracação e de uso das instalações portuárias;*

III – Para efeitos de utilização da infraestrutura de Acesso Aquaviário dos navios que forem atracar nos berços de uso público, arrendados e nos terminais privados – TUP(s) - os armadores e/ou seus prepostos obrigatoriamente deverão comunicar à Autoridade Portuária, através do formulário de Informação de Chegada de Navio (Modelo anexo), preferencialmente pelo e-mail programacao@portoitajai.com.br, em até 24 (vinte e quatro) horas antes da sua chegada à área de espera (Estimated Time of Arrival – ETA);

IV – Após o recebimento do Formulário de Informação de Chegada de Navio, a Gerência de Operações irá proceder à programação de horário das manobras e saídas de navios a serem executadas pelo Serviço de Praticagem, de acordo com os parâmetros de manobras definidos e baixados pela Autoridade Portuária e referendados pela Autoridade Marítima.

Art. 4º - Regras para definições da ordem de manobras:

I – A Gerência de Operações definirá e informará aos armadores e/ou seus prepostos, aos terminais privados e ao Serviço de Praticagem, a sequência de manobras a serem executadas, diariamente, até às 17h30min;

Parágrafo único: Os terminais portuários deverão informar, diariamente, até as 15h00min, suas intenções de manobras para o(s) dia(s) subsequente(s) à Autoridade Portuária pelo e-mail programacao@portoitajai.com.br.

II – As informações aos armadores e/ou seus prepostos, aos terminais privados e ao Serviço de Praticagem serão enviadas por meio eletrônico, sendo que,

2

nos casos excepcionais e de força maior, poderão ser definidos em reunião específica convocada pela Autoridade Portuária;

III - As regras que nortearão os critérios para a definição da sequência dos horários das manobras serão:

- a) Comprimento, boca e porte do navio;
- b) Calados;
- c) Condições de maré;
- d) Condições climáticas (ventos, correntezas e visibilidade);
- e) Localização do terminal;
- f) Disponibilidade e o número de rebocadores que deverão ser empregados na manobra;
- g) Aspectos Operacionais específicos.

IV – Prioridades para a execução de manobras:

1. Navios com compromisso de operação no Porto de Itajaí (Recinto Público);
2. Navios com compromisso de operação no Porto de Itajaí (Recinto Arrendado);
 - 2.1 Navios programados junto à Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes e que têm janelas com linhas regulares (Serviços/Linhas) e com restrições para execução do giro;
 - 2.2 Navios programados junto à Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes e que têm janelas com linhas regulares (Serviços/Linhas) e sem restrições para execução do giro;

- 2.3 Navios programados junto à Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes e que não têm janelas com linhas regulares (Tramp Service/Extra Call) e tenham restrições para execução do giro;
- 2.4 Navios programados junto à Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes e que não têm janelas com linhas regulares (Tramp Service/Extra Call) e não tenham restrições para execução do giro;
- 2.5 Navios Programados com a Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes e que têm janelas com linhas regulares de movimentação de cargas (Serviços/linhas) que não cheguem dentro dos prazos pré-definidos junto à Autoridade Portuária, ou seja, navios fora da janela de atracação;
3. Navios com compromisso de operação nos TUP(s);
 - 3.1 Navios programados junto à Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes e que têm janelas com linhas regulares de movimentação de carga (Serviços/Linhas) e com restrição para execução de giro;
 - 3.2 Navios programados junto à Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes e que têm janelas com linhas regulares de movimentação de carga (Serviços/Linhas) sem restrição para execução de giro;
 - 3.3 Navios programados junto à Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes e que não têm janelas com linhas regulares de movimentação de cargas (Tramp Service/Extra Call) com restrição para execução de giro;
 - 3.4 Navios programados junto à Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes e que não têm janelas regulares de movimentação de carga (Tramp Service/Extra Call) sem restrição para execução de giro;
 - 3.5 Navios programados junto à Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes e que têm janelas com linhas regulares de movimentação de cargas (Linhas/Serviços) e que não cheguem dentro dos prazos pré-definidos junto à Autoridade Portuária;

2

4

3.6 Navios programados junto à Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes e que não têm janelas com linhas regulares de movimentação de cargas (Tramp Service/Extra Call) e que não chegaram dentro dos prazos pré-definidos junto à Autoridade Portuária;

Parágrafo único - Nos casos de manobra planejada e programada para determinado dia e/ou período que não pode ser realizada em função de algum motivo relacionado no item III do Art. 4º, ficará assegurado o direito de ser realizada, prioritariamente, no dia e/ou período seguinte, conforme as condições técnicas.

4 Navios e/ou demais embarcações que estiverem enquadrados na Carta de Acordo Operacional – CAOpCINDACTA II 100-642/2017 com mais de 16 metros de calado aéreo sob a superfície de aproximação da pista 7 e de decolagem da pista 25 do aeroporto de Navegantes, deverão estar programados junto à Autoridade Portuária dentro dos prazos vigentes;

Art. 5º - Na ocorrência de fatores de força maior e/ou circunstâncias de ordem técnicas e/ou operacionais, devidamente comprovadas, e que possam interferir na sequência de manobras previamente definidas, a Gerência de Operações, em conjunto com o Serviço de Praticagem, promoverá as alterações necessárias com fins de aproveitamento da amplitude de marés, de maneira que a sequência de manobras deliberada seja a menos afetada possível, procurando manter a ordem já devidamente pré-definida, conforme estabelecido pela Resolução ANTAQ 3274 de 06 de Fevereiro de 2014, Capítulo IV, Art. 9º *A Autoridade Portuária poderá alterar a programação do fluxo de embarcações, de forma a melhor atender a condição ou circunstância operacional superveniente, devendo, nessas situações, comunicar a modificação aos envolvidos;*

Art. 6º - Quaisquer alterações da programação, previamente definida em função dos fatores estabelecidos no Art. 5º, feitas pelo Serviço de Praticagem, deverão ser imediatamente repassadas à Gerência de Operações com fins de serem comunicados os demais intervenientes diretamente envolvidos, bem como, para serem tomadas as demais providências necessárias;

5

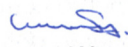
Art. 7º - O Serviço de Praticagem assegurará o dimensionamento adequado das equipes, objetivando a maximização das manobras, considerando as restrições normalmente impostas pela amplitude das janelas de marés;

Art. 8º - Esta Resolução entra em vigor na data da sua publicação;

Art. 9º - Revogam-se as disposições em contrário.

Dê-se ciência, publique-se e cumpra-se.

Itajaí/SC, 13 de novembro de 2017.


Eng.º. Marcelo Werner Salles
Superintendente do Porto de Itajaí


20.4. ANEXO 4 - Resolução Nº 003, de 10 de maio de 2018

RESOLUÇÃO Nº 003, DE 10 DE DE MAIO DE 2018

**SUSPENDE A EFICÁCIA DO
INCISO IV DO ARTIGO 4º DA
RESOLUÇÃO 005/2017 DA
SUPERINTENDÊNCIA DO
PORTO DE ITAJAÍ.**

O Superintendente do Porto de Itajaí, para disciplinar a utilização dos acessos aquaviários no Porto Organizado de Itajaí, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas pelo artigo 1º da Lei Municipal nº 3.513/2000, combinado com o Capítulo IV, Da Administração do Porto Organizado, Seção I, Das Competências, Art. 17, § 1º da Lei 12.815 de 05 de junho de 2013 e,

CONSIDERANDO a notificação nº 52/2018, expedida pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ;

CONSIDERANDO que esta Superintendência entende que há necessidade de serem esclarecidos pontos, definições, competência e obrigações da aplicação da Lei 12.815/2013, na área do Porto Organizado, entre a Agência Reguladora e a Autoridade Portuária, com o objetivo de perseguir máxima eficiência da atividade Portuária no Complexo Portuário; 

RESOLVE:

Art. 1º - Suspender, por tempo indeterminado, os efeitos do inciso IV do artigo 4º da resolução 005, de 13 de novembro de 2017, que regulamenta a utilização da infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado de Itajaí.

DÊ-SE CIÊNCIA, PUBLIQUE-SE E CUMPRA-SE.

Itajaí/SC, 10 de maio de 2018.



Eng.º Marcelo Werner Salles
Superintendente do Porto de Itajaí

20.5. ANEXO 5 - Norma Tráfego de Navios e Serviços no Porto de

Tráfego de Navios e Serviços no Porto de Itajaí

1 – OBJETIVO

Sistematizar e regulamentar o tráfego de navios e serviços de atracções, condições de operação, requisição de demais serviços, de acordo com Capítulo VI, item 3.1, letra "g", do Regulamento de Exploração do Porto Organizado de Itajaí, e o Contrato nº 030/01, cujo objeto é o arrendamento do Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí.

2 - ÂMBITO E COMPETÊNCIA DE APLICAÇÃO

Esta Norma aplica-se no âmbito do Porto de Itajaí, cabendo à Diretoria de Logística – DILOG fazer cumpri-la.

3 – DEFINIÇÃO E DISPONIBILIDADE DE BERÇOS

O Porto Organizado de Itajaí possui 4 berços, assim distribuídos:

- a) Um berço integrante do Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí, arrendado nos termos do Contrato nº 030/01 e de uso exclusivo do arrendatário TECONVI S.A.;
- b) Dois berços no porto público, obedecendo a critérios de atracção abaixo especificados;
- c) Um berço no Píer Turístico de Passageiros.

4 - CONDIÇÕES DE ATRACÇÃO NOS BERÇOS PÚBLICOS

4.1 - ATRACÇÃO IMEDIATA

Será concedida ATRACÇÃO IMEDIATA no Píer Turístico de Passageiros aos navios de cruzeiros e aos navios da Marinha do Brasil.

4.2 – ATRACÇÃO PRIORITÁRIA

4.2.1 - Será concedida uma vaga em regime de ATRACÇÃO PRIORITÁRIA, no berço 03 ou 04, aos navios a serem operados pelo arrendatário TECONVI S.A., nos termos da Cláusula 8ª do Contrato nº 030/01.

4.2.2 – Será concedida atracção prioritária nos berços três ou quatro (cais público), aos navios full containers, cujos armadores tenham Termo de Compromisso de Prioridade de Atracção com dia e hora pré-estabelecidos assinados com a

Superintendência do Porto de Itajaí, desde que não prejudiquem a atracação dos navios de carga geral, amparados pelo item 4.3., de até 60 (sessenta) horas e que assumam as despesas de desatracação e reatracação no caso de haver navios que estejam atracados e operando;

4.2.2.1 – No caso de dois ou mais navios full containers vierem a ser beneficiados seqüencialmente pela desatracação de um navio de carga geral nos termos do item 4.2.2, os custos decorrentes da manobra serão rateados entre todos e cobrados diretamente de cada um deles pelos prestadores de serviço, mediante informação prestada pela Diretoria de Logística.

4.2.3 – Fica pré-estabelecido o período que se inicia no Sábado a partir de 19:00 h até Terça-Feira às 07:00 h, para o atendimento aos navios com Termos de Compromissos de Prioridade de Atracação, ao que se refere ao item 4.2.2., cabendo a DILOG o gerenciamento e flexibilização das atracações e desatracações de acordo com as circunstâncias e necessidades operacionais em função de marés e condições técnicas de manobras.

4.3 - ATRACAÇÃO PREFERENCIAL

Será concedida uma vaga em regime de ATRACAÇÃO PREFERENCIAL no berço 03 ou 04 aos navios que movimentam CARGAS GERAIS, observado o grau de prioridade abaixo, pela ordem:

4.3.1 – Navios cujo armador mantenha serviço regular (liner) há no mínimo um ano no Porto de Itajaí e que se comprometa a operar prancha de 4.500 t a cada 24 horas.

4.3.2 - Será oferecida prioridade ao navio normalmente enquadrado no item 4.3.1 que anunciar sua chegada (ETA firme) com antecedência de 96 (noventa e seis) horas, resguardando-se a Superintendência do Porto de Itajaí o prazo de 24 horas para a efetiva atracação, ressalvando os Termos de Compromisso de Janelas de Atracação (navios Full Container).

4.3.2.1 - Tão logo o aviso referido seja recebido pela Superintendência do Porto de Itajaí, a Diretoria de Logística deverá divulgar o mesmo às demais agências marítimas que representam armadores com direito a essa prioridade para conhecimento;

4.3.2.2 - Na eventualidade de dois navios beneficiários dessa preferência anunciarem o “ETA” firme para o mesmo dia, será concedida a atracação para o navio que comprovadamente estiver chegado na barra do Porto de Itajaí primeiro. Permanecendo o impasse caberá a Superintendência do Porto de Itajaí decidir qual o navio a ser atracado pelo critério de aplicação dos itens 6.6 e 6.7 da Norma;

4.3.2.3 - O navio solicitante da prioridade referida no item 4.3.2 terá uma tolerância de até 12 h da data inicialmente anunciada para usufruir dessa condição, após o que passará a ser enquadrado no item 4.3.1.

4.3.3- Navios que se comprometam a cumprir pranchas mínimas de 2.750 t a cada 24 horas.

4.3.4 – Demais navios de carga geral e/ou granel.

4.3.5 – Havendo navio anunciado nos termos do item 4.3.2 e estando o referido berço vago, outro navio poderá utilizá-lo condicionalmente, comprometendo-se a concluir as operações ou desatracar no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas da chegada do navio beneficiado.

4.3.6 – O armador enquadrado no item 4.3.1 poderá requerer a desatracação de navio não pertencente à linha regular desde que se responsabilize pelas despesas de desatracação e re-atracação.

4.3.7 – No caso da ocorrência de chuvas , os navios que não tiverem condições de manter o ritmo normal das operações , obrigatoriamente , deverão desatracar para liberar a vaga, sendo que , o(s) interessado(s) direto(s) arcarão com as despesas de desatracação e re-atracação.

4.4 - DEMAIS ATRACAÇÕES

Para as demais atracações será utilizado o berço 02, condicionado ao comprimento das embarcações compatível com o tamanho do berço e observada a ordem cronológica de chegada na barra ou fundeadouro.

4.5 – NAVIOS DA MARINHA DO BRASIL

Os navios da Marinha do Brasil bem como de Marinhas estrangeiras terão assegurada ATRACAÇÃO IMEDIATA, conforme solicitação da DELEGACIA DA CAPITANIA DOS PORTOS, em trecho previamente fixado de comum acordo com a SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE ITAJAÍ, limitado a um berço, utilizando-se preferencialmente o Píer Turístico de Passageiros.

4.6 – REGRAS COMUNS

4.6.1 – Sempre que for necessária a observação da ordem cronológica de chegada na barra ou fundeadouro, será adotada a comunicação de horário fornecida pelo comandante do navio ou seu agente no Porto, via fax 0xx47-3341-8024 ou pelo e-mail heder@portoitajai.com.br e/ou programacao@portoitajai.com.br.

4.6.2 - Todo navio que comunicar ao Serviço de Praticagem sua efetiva chegada ao fundeadouro do Porto de Itajaí e que, por motivo de ocupação total dos berços ou por ocorrência de alterações de mar (ressacas) e/ou águas do monte que provoquem cheias e aumento das correntezas do rio, não tiver previsão de atracação, poderá deslocar-se para outro porto de escala e retornar posteriormente ao Porto de Itajaí, sem perda da ordem cronológica de atracação, desde que seu retorno ocorra antes da efetiva atracação do navio subsequente na referida ordem de chegada.

4.6.3 - Se, porventura, for comprovada fraude nas informações acima, o navio infrator desatracará, passando a ocupar o último lugar na fila de espera, perdendo inclusive direito a qualquer tipo de prioridade em que pudesse originalmente estar enquadrado, sem prejuízo de quaisquer outras penalidades legais.

4.6.4 - No caso de disputa de um berço desocupado para atracação, a definição será embasada nos seguintes aspectos e nesta ordem:

- a) Ordem de chegada dos navios na barra ou fundeadouro;
- b) Carga totalmente liberada;
- c) Plano de carga que possibilite menor tempo de atracação.

4.6.5 - A ordem de atracação poderá ser alterada quando o comprimento do berço disponível for incompatível com o navio a ser atracado.

4.6.6 - Na eventualidade de dois ou mais navios coincidirem nos horários de chegada e depois de esgotados os recursos previstos nos itens 4.6.1, 4.6.4 e 5.1 desta NORMA, a definição será embasada de acordo com a conveniência operacional da Superintendência do Porto de Itajaí.

4.6.7 - As ATRACAÇÕES PRIORITÁRIAS ou PREFERENCIAIS obrigam os navios a cumprirem o horário de trabalho do porto, inclusive aos sábados, domingos e feriados, sempre a critério da Superintendência do Porto de Itajaí.

4.6.8 - A atracação dos navios a serem efetuadas nos berços públicos será concedida após a confirmação por parte do Armador que somente serão embarcadas as cargas que estejam efetivamente liberadas junto a GEOPE.

4.6.9 - As demais condições mínimas para requisição de atracação e programação de navios estão definidas a partir do item 5.1.

4.7 - UTILIZAÇÃO DAS ATRACAÇÕES

4.7.1 - As atracções nos berços públicos, em qualquer circunstância, somente serão concedidas a navios cuja escala tenha sido informada oficialmente e programada com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) horas.

4.7.2 - As atracções dos demais navios, não previstas nas atracções imediatas, prioritárias ou preferenciais, serão autorizadas desde que o navio pretendente solicite atracção condicional por escrito, submetendo-se a desocupar o berço imediatamente, e em tempo hábil, às suas próprias expensas, após a chegada na barra de navio em condições plenas de operação e que esteja amparado nos itens 4.1, 4.2 e 4.3.

4.7.3 - Estarão sujeitos a desatracção, às suas próprias expensas, os navios que não atingirem as seguintes pranchas mínimas, proporcionais:

- a) Navios FULL CONTAINERS com equipamentos próprios: 18 contêineres/navio/hora;
- b) Navios FULL CONTAINERS com equipamentos MHC: 28 contêineres/navio/hora;
- c) Navios ROLL ON/ROLL OFF ou dotados de ponte rolante: 4.500 t a cada 24 horas;
- d) Navios de carga geral: 2.750 t. a cada 24 horas;
- e) Navios frigoríficos 1.000 t e 1.500t para carga paletizada a cada 24 horas;
- f) Navios em operação de descarga de granéis: 5.000 t a cada 24 horas;
- g) Navios em operação de sacarias: 2.500 t a cada 24 horas;
- h) Navios enquadrados no item 4.3.1: 4.500 t a cada 24 horas.

4.7.4 - Para efeito dos itens acima, excluem-se as paralisações decorrentes de mau tempo.

4.7.5 - O aceite do pedido de atracção implica no compromisso do armador e/ou operador portuário de operar em todos os períodos de trabalho, sempre que determinados pela Superintendência do Porto de Itajaí, diante de situações de demanda de cais superior à oferta, implicando o não acatamento na desatracção imediata do navio faltoso, para ceder lugar a outro em condições de plena operação.

5 - PROCEDIMENTOS SERVIÇOS AFETOS AO ARMADOR

5.1 - Serão indispensáveis os seguintes documentos, a serem apresentados 6 (seis) horas antes da atracção do navio ao porto:

5.1.1 – EXPORTAÇÃO

- a - Aviso de chegada do navio;
- b - Relação de carga (12 horas antes da atracação);
- c - Extrato de despacho por R.E.;
- d - Extrato de declaração de despacho;
- e - Depósito prévio (um dia útil antes da chegada do navio), referente às despesas portuárias, conforme Decreto-lei 1.016/69, ou apresentação de carta de fiança bancária.

5.1.2 – IMPORTAÇÃO

- a - Aviso de chegada do navio;
- b - Plano de descarga e manifesto de importação;
- c - Relação de cargas perigosas (48 horas antes da atracação);
- d - Depósito prévio (um dia antes da chegada do navio), referente às despesas portuárias, conforme decreto-lei 1.016/69, ou apresentação de fiança bancária.

5.2 - REQUISIÇÃO PARA FORNECIMENTO DE ÁGUA A NAVIOS

As requisições deverão ser feitas junto a Gerência de Operação no horário de expediente diurno, das 8:00 às 12:00 horas e das 14:00 às 18:00 horas.

5.3 - SERVIÇOS AFETOS AO EXPORTADOR E/OU CONSIGNATÁRIO

Os pedidos de reserva de praças para os armazéns, cujos serviços de movimentação de cargas (capatazia) serão executados pelos Operadores Portuários, deverão ser, preferencialmente, efetuados com 24 horas de antecedência à chegada da mercadoria, indicando o seguinte:

- 5.3.1 - A mercadoria, embalagem e quantidade de volumes;
- 5.3.2 - Peso bruto e metragem cúbica;
- 5.3.3 - Navio a ser embarcado e destino da mercadoria;
- 5.3.4 - Data prevista da chegada da mercadoria;
- 5.3.5 - Identificação de lotes ou classes, quando necessário.

OBSERVAÇÃO: O cumprimento dessas exigências não implicará na aceitação do pedido que, dependendo da disponibilidade de espaço nos armazéns ou características da carga, poderá ser aceito ou não.

5.4 - REQUISIÇÃO DE SERVIÇOS NOS ARMAZÉNS E PÁTIO

Será efetuado em formulário próprio, da Superintendência do Porto de Itajaí, indicando:

5.4.1 - Tipo de operação;

5.4.2 - Quantidade de carga a ser movimentada (volume, peso e embalagem);

5.4.3 - Navio e destino da mercadoria.

5.5 - REQUISIÇÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA TERRESTRE E AQUAVIÁRIA

Para maior agilidade nos preparativos da operação, deverão constar da requisição de serviço para navio, além do número de ternos pretendidos, as seguintes informações:

5.5.1 - Tipo de carga e características dos volumes;

5.5.2 - Local de procedência e meio de transporte da mercadoria;

5.5.3 - Destino; e

5.5.4 - Equipamentos (guindastes, balança, etc.).

5.6 - HORÁRIO PARA REQUISIÇÕES DOS SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA TERRESTRE E AQUAVIÁRIA

Serão obedecidos os seguintes horários:

DE TERÇA-FEIRA À SEXTA-FEIRA

5.6.1 - Os serviços com início às 7:00 horas serão requisitados das 14:00 às 16:00 horas do dia anterior;

5.6.2 - Os serviços com início às 13:00 horas serão requisitados das 08:00 às 10:00 horas do mesmo dia;

5.6.3 - Os serviços com início às 19:00 horas e 01:00 hora serão requisitados das 14:00 às 16:00 horas do mesmo dia.

SÁBADO, DOMINGO E SEGUNDA-FEIRA

5.6.4 - Os serviços serão requisitados das 08:00 às 10:00 horas e das 14:00 às 16:00 horas de sexta-feira.

FERIADOS

5.6.5 - Os serviços serão requisitados das 14:00 às 16:00 horas do dia útil anterior ao feriado.

6 - DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1 - O armador, por si ou seu agente ou preposto, será sempre o responsável pela fidelidade das informações que prestar à Superintendência do Porto de Itajaí, independente do eventual pedido de comprovação que esta possa lhe fazer, sempre que julgar necessário, principalmente quando forem referentes a navios com direito à atracação preferencial ou com atracação imediata.

6.2 - Todas as alterações de informações prestadas à Superintendência do Porto de Itajaí, deverão ser comunicadas por escrito, ficando o navio objeto dessas retificações sujeito a programações operacionais necessárias e eventuais ônus decorrentes.

6.3 - Durante as manobras de deslocamento ao longo do cais, de um determinado navio, para fins de compatibilizar espaços para atracação de outros, deverá estar presente seu agente no porto ou o preposto, para acompanhamento da mudança até o posicionamento final do navio, sendo que os custos decorrentes serão rateados pelos navios beneficiados.

6.3.1 – A Autoridade Portuária formalizará ao Serviço de Praticarem e ao Serviço de Reboque quais os navios/armadores beneficiados, cujos faturamentos deverão ser efetuados diretamente aos mesmos proporcionalmente.

6.4 – Ficam mantidas a validade dos Termos de Compromissos de Prioridade de Atracação com Dia e Hora preestabelecidos já assinados com a Superintendência do Porto de Itajaí nas condições vigentes da norma anterior.

6.5 – Cabe somente a Superintendência do Porto de Itajaí a concessão de janelas de atracação nos berços públicos firmado em compromissos com os armadores, excetuadas as duas vagas garantidas ao TECONVI S/A. através do Contrato nº 030/01.

6.6 - Os casos especiais ou omissos nesta NORMA serão resolvidos pela Superintendência do Porto de Itajaí.

6.7 - Serão sempre considerados casos especiais, dentre outros, os eventuais congestionamentos de berços, de pátios e armazéns.

6.8 - Navios cujos Armadores mantenham contratos Operacionais com o Porto de Itajaí, serão mantidos e cumpridos durante sua vigência, sendo que deverão ser ajustados no que couber para efeitos de aplicação da norma vigente.

20.6. ANEXO 6 – Tabelas Tarifa Portuária

Tarifa Portuária – Tabela I

TABELA I - UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE PROTEÇÃO E ACESSO AQUAVIÁRIO (Taxas devidas pelo Armador)	
ITEM	R\$
1. LONGO CURSO	
1.1 – Por tonelada de carga geral movimentada	4,20
1.2 – Por contêiner cheio	73,57
1.3 – por contêiner vazio	32,70
2. CABOTAGEM	
2.1 – Por tonelada de carga geral movimentada	3,37
2.2 – Por contêiner cheio	58,85
2.3 – Por contêiner vazio	26,16
3 - Nas operações de carregamento, descarga, baldeação de graneis líquidos, por tonelada.	2,00
4 - Por Tonelada Líquida de Registro (mínimo de 120) das embarcações de pesca, assim como as demais embarcações que se utilizem das instalações de acesso, porém sem a movimentação de carga.	0,82

- No item 1, aplica-se aos navios engajados em operações de longo curso.
- No item 2, aplica-se aos navios engajados em operações exclusivamente de cabotagem.
- No item 3, aplica-se às operações de graneis líquidos ou gasosos.
- No item 4, aplica-se por T.R.L. (mínimo de 120) das embarcações de pesca, rebocadores, etc.

Tarifa Portuária – Tabela II

TABELA II - UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM NO PORTO PÚBLICO DE ITAJAÍ (Taxas devidas pelo Armador)	
ITEM	R\$
1 – Por metro linear do comprimento total da embarcação atracada em operação de longo curso, por período de 12 horas ou fração.	3,71
2 – Por metro linear do comprimento total da embarcação atracada em operação de cabotagem, por período de 12 horas ou fração.	2,97

- O período de atracação começa a qualquer hora e vence após cada 12 horas ou fração.
- O comprimento da rampa de popa dos navios "*Roll-on-Roll-off*", quando aberta, deverá ser somado ao comprimento total da embarcação para cálculo desta tabela.
- A taxa mínima a cobrar será de 100 metros, por período, por embarcação.

Tarifa Portuária – Tabela III

TABELA III - UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA TERRESTRE DO PORTO PÚBLICO (Taxas devidas pelo Operador Portuário ou quando tratar-se de navios de cruzeiros, pelo armador)	
ITEM	R\$
1 – Embarque ou desembarque direto:	
1.1 – Por tonelada	3,20
1.2.1 – Por unidade de contêiner cheio	9,83
1.2.2 – Por unidade de contêiner vazio	9,83
1.3 – Por tonelada de embarque de carga congelada	1,36
1.4 – Por tonelada de sacaria (açúcar, etc.)	1,36
2 – Embarque ou desembarque via armazém:	
2.1 – Por tonelada de carga solta ou unitizada	4,99
3 – Embarque ou desembarque via pátio, por unidade:	
3.1 – Contêiner cheio	51,47
3.2 – Contêiner vazio	48,44
3.3 – Ônibus	62,06
4 – Para embarque ou desembarque de automóvel	3,57
5 – Nas operações de transbordo, por movimento e por unidade:	
5.1 – Contêineres cheios	20,59
5.2 – Contêineres vazios	19,38
6 – Embarque e desembarque de passageiros por pessoa	60,55
6.1 – Passageiros advindos de outra localidade no Brasil, em transito pelo Porto de Itajaí	44,81
6.2 – Passageiros advindos do exterior, em transito pelo Porto de Itajaí	48,44
6.3 – Passageiros menores de 10 anos são isentos de tarifa	-

- As taxas desta tabela aplicam-se ao peso bruto das mercadorias, levando-se em conta a própria embalagem ou acessórios para acondicionamento.
- Pelo fornecimento de combustível a granel para consumo de bordo das embarcações, o fornecedor pagará, por tonelada... R\$ 1,51
- O valor mínimo a cobrar por fatura gerada sobre os itens desta tabela será de R\$ 60,00

Tarifa Portuária – Tabela IV

TABELA IV – SERVIÇOS DIVERSOS (Taxas devidas pelo requisitante)	
ITEM	R\$
1 – Fornecimento de água, através de tubulação para embarcação ou consumidor instalado na área do porto, por metro cúbico.	2,35
2 – Fornecimento de energia elétrica para contêineres <i>reefer</i> ou através de <i>clip-on</i> , por contêiner com armazenagem máxima de 10 dias, por 24 horas ou fração.	65,09
3 – Fornecimento de energia elétrica para veículos frigoríficos por período de 12 horas ou fração	48,44
4 – Pela consolidação / desconsolidação de contêiner, por unidade (uso pátio).	90,83

- O valor da taxa 1 desta tabela remunera apenas os serviços prestados pela Superintendência do Porto de Itajaí, devendo ser acrescida do valor correspondente ao preço do metro cúbico de água fornecida pela concessionária da SEMASA.
- Toda vez que a tarifa da concessionária de energia elétrica for reajustada, o respectivo valor será repassado para as taxas 2 e 3 desta tabela.
- O valor mínimo a cobrar por fatura gerada sobre os itens desta tabela será R\$ 60,00.

Tarifa Portuária – Tabela V

TABELA V – SERVIÇOS DE ARMAZENAGEM (Taxas devidas pelo Dono da Mercadoria ou Requisitante)	
ITEM	R\$
1 – Mercadorias importadas do estrangeiro (<i>ad valorem</i>):	
1.1 – Até 07 dias de armazenagem ou fração	0,26%
1.2 – A partir do 8º dia, por dia ou fração.	0,11%
2 – Mercadorias diversas, na exportação, cabotagem e nacionalizadas, em armazéns ou pátios, por tonelada/dia, até 30 dias.	0,10
3 – Mercadorias diversas, na exportação, cabotagem e nacionalizadas, em armazéns ou pátios, por tonelada/dia, após 30º dia.	0,27
4 – Por unidade de Contêiner cheio de mercadoria para exportação, cabotagem e nacionalizados, recebido nos pátios, por dia:	
4.1 – Até 20'	1,37
4.2 – Acima de 20'	2,06
5 – Por Contêiner vazio por dia:	
5.1 – Até 20'	0,69
5.2 – Acima de 20'	1,03
6 – Por veículo (automóvel, ônibus, carreta, reboque, caminhão, cavalo mecânico, etc.) que permanecer nos pátios, por dia ou fração.	13,73

7 – Mercadorias em trânsito, por tonelada/dia.	0,34
8 – Reserva de praça pelo período de 30 (trinta) dias, incluindo armazenagem e utilização da infraestrutura terrestre, por cada espaço de contêiner de 20 pés (TEU) disponibilizada	235,14

- Os percentuais indicados na taxa 1 desta Tabela incidem sobre o valor CIF das mercadorias.
- Em casos que por ventura os contêineres ou as cargas que compõem o mesmo processo não forem retirados na sua totalidade, até o prazo coberto pela fatura correspondente, terão o faturamento complementar realizado sobre o valor do CIF (*Cost, Insurance and Freight*) individual da carga remanescente, mediante apresentação da Fatura Comercial, *packing list* ou outro documento oficial para comprovação. No caso em que não houver possibilidade de determinar o valor CIF individual de carga remanescente, o valor de armazenagem complementar será calculado pela média aritmética do lote total, ressalvando em ambas as hipóteses o valor mínimo dessa tabela.
- As taxas desta tabela, quando cobradas por toneladas, aplicam-se ao peso bruto das mercadorias.
- Os serviços executados para dar consumo à mercadoria, por determinação de autoridade federal ou estadual, serão cobrados dos respectivos donos, acrescidos dos valores provenientes da aplicação das taxas que sobre elas tiveram incidido anteriormente.
- A isenção do pagamento das taxas portuárias quando a importação for destinada às entidades de fins filantrópicos, será concedida pela Autoridade Portuária, mediante requerimento do interessado, desde que apresentem a documentação necessária que comprovem essa condição.
- As mercadorias que, por sua natureza, não tiveram valor CIF declarado, serão enquadradas no item 2 e 3.
- Quando no Contêiner (de exportação) existir carga de mais de um dono, a cobrança será feita por tonelada movimentada.
- As cargas containerizadas provenientes de desembarque de cabotagem, que permanecerem na zona primaria, terão 24 horas uteis após o termino de descarga das mesmas, para serem retiradas com isenção de armazenagem, sendo após este período, será aplicado o item 4 desta tabela, multiplicada por 20 (vinte).
- Para as cargas soltas provenientes de desembarque de cabotagem, será aplicado o item 2, ou 3 desta tabela, multiplicada por 20 (vinte), usando o mesmo critério do item “h” acima, sendo que o prazo poderá ser estendido em função do volume (tonelagem) sem ultrapassar o limite máximo de 72 horas, desde que haja disponibilidade de área de armazenagem.

- As cargas containerizadas e soltas que não embarcarem e forem retiradas da área primária será aplicado o item 4 e os itens 2 ou 3 desta Tabela respectivamente, multiplicada por 20 (vinte).
- O valor mínimo de exportação a cobrar por fatura gerada sobre os itens desta tabela será R\$ 120,00 (cento e vinte reais).
- O valor mínimo para importação será cobrado por fatura gerada sobre os itens desta tabela sendo divididos em dois períodos, quais sejam:

Valor mínimo

	Descrição	Valores	
1º período	Período de 7 dias	0.26% pelo período	Valor mínimo R\$ 684,22 contêiner / período
2º período	Do 8º dia em diante	0.11% dia	Valor mínimo R\$ 108,99 contêiner / dia

20.7. ANEXO 7 - Planta Nomenclatura de Praças do Porto de Itajaí

