HERBERT GUNTER HEROLD QUINTERO

ESBOÇO DE ANÁLISE DA MODERNIZAÇÃO E PRIVATIZAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

SALVADOR

2002

HERBERT GUNTER HEROLD QUINTERO

ESBOÇO DE ANÁLISE DA MODERNIZAÇÃO E PRIVATIZAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

Monografia apresentada ao curso de graduação de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas

Orientador: Prof. Antônio Plínio Pires de Moura

SALVADOR
2002

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por permitir diante de todas as dificuldades encontradas concluir o presente trabalho monográfico de maneira satisfatória.

Ao meu orientador, Antonio Plínio Pires de Moura, homem de extrema inteligência e senso crítico sutil, com quem tive o privilégio de trabalhar com maior aproximação nos dois últimos anos.

Aos meus pais, Adolfo Herold e Laura Sonia Quintero, principalmente a minha mãe que tão bem soube me ensinar o real valor da educação.

A minha irmã, Suzana Herold e meu cunhado Roberto Costa por terem me dado grande apoio nesses anos na faculdade.

À minha amiga e companheira, Michelle Leoni, por ter tido muita paciência para a conclusão desse trabalho.

Finalmente a todos os professores, amigos e parentes que de alguma forma contribuíram para a finalização desse trabalho monográfico.

A todos muito obrigado!

RESUMO

O referido trabalho é um esboço de analise da modernização e privatização do sistema portuário brasileiro, com base na Lei n.° 8.630/93 conhecida também como Lei de Modernização dos Portos. Fez-se uma caracterização dos principais portos brasileiros, destacando-se o sistema portuário baiano, evidenciando os resultados da redefinição do papel do governo, dos trabalhadores portuários e da iniciativa privada no novo modelo de estabelecimento de parcerias e de privatização de determinadas atividades visando acelerar a modernização e redução dos custos operacionais portuários.

SUMÁRIO

1	**INTRODUÇÃO**	7
2	**O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO**	9
2.1	IMPORTÂNCIA DOS PORTOS BRASILEIROS PARA A ECONOMIA NACIONAL.	9
2.2	PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS E SUAS CARACTERÍSTICAS	10
2.2.1	**O Porto de Santos**	11
2.2.2	**O Porto do Rio de Janeiro**	13
2.2.3	**O Porto do Rio Grande**	15
2.2.4	**O Porto de Paranaguá**	17
2.2.5	**O Porto de Vitória**	19
3	**O SISTEMA PORTUÁRIO BAIANO**	21
3.1	IMPORTÂNCIA DOS PORTOS BAIANOS PARA A ECONOMIA LOCAL	21
3.2	PRINCIPAIS PORTOS BAIANOS E SUAS CARACTERÍSTICAS	22
3.2.1	**O Porto de Salvador**	22
3.2.2	**O Porto de Aratu**	27
3.2.3	**O Porto Ilhéus**	29
4	**A PORTOBRÁS E O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO**	31
4.1	PORTOBRÁS E O SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL EM 1990	31
4.2	O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS	34
4.2.1	**O Governo Federal e o seu papel**	38
4.2.2	**O trabalhador portuário**	39
4.2.3	**O meio ambiente**	41

4.3 RESULTADOS DO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO 42

4.3.1 **Resultados do processo de modernização no Porto de Salvador** 46

5 **CONCLUSÃO** 50

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 52

ANEXO 55

1 **INTRODUÇÃO**

Este estudo monográfico tem por objetivo fazer uma análise sobre as reformas feitas no subsetor portuário depois da implementação da Lei n.◦8.630/93, vulgarmente conhecida como Lei de Modernização dos Portos.

No contexto atual de economias globalizadas, o termo competitividade tem sido palavra-chave nos objetivos das políticas econômicas. A competitividade das empresas no mercado internacional depende de uma série de fatores. Dentre eles destaca-se o sistema portuário que se encontra ineficiente e inadequado para atender a necessidade de ganhos de competitividade de nossas exportações. Portos caros e com deficiências operacionais dificultam nossas empresas frente à concorrência internacional.

O chamado "Custo Brasil" passa a ser alvo de duras críticas por parte dos empresários, que têm suas empresas prejudicadas fortemente com essa situação. Assim percebe-se a necessidade de que haja mudanças na estrutura portuária brasileira, e na importância da reestruturação para melhorar o quadro das exportações nacionais. Essas mudanças tornaram-se vitais com o panorama da economia mundial, onde os mercados globalizados trazem a exigência de produtos de qualidade e a preços baixos.

Sendo assim, o presente trabalho se propõe analisar as soluções para os problemas de falta de competitividade dos nossos empresários no que diz respeito ao serviço portuário nacional. Portos esses que devem se tornar eficientes e ágeis dinamizando a atividade portuária com serviços de qualidade e menos onerosos. Além disso, evidência a redefinição do papel do Governo, dos trabalhadores portuários e da iniciativa privada para atingir a modernização e redução dos custos portuários, assim como definir os instrumentos legais e teóricos inerentes ao processo.

Dessa forma o primeiro capítulo trata da importância dos portos brasileiros para a economia nacional, como foram constituídos os principais portos brasileiros (o porto de Santos, Rio de Janeiro, Rio Grande, Paranaguá e Vitória), assim como sua forma estrutural e os tipos de cargas movimentadas nesses portos. No segundo capítulo evidência-se a importância dos portos baianos para a economia regional, faz-se um histórico da formação dos portos baianos (Salvador, Aratu e Ilhéus), além de sua formação estrutural e os tipos de cargas movimentadas por esses portos. No terceiro e último capítulo faz-se uma análise da implementação das reformas em nossos portos, segundo a Lei de Modernização, como foram feitas e se foram positivas, além da redefinição do papel do Estado, do trabalhador portuário e da questão do Meio Ambiente nessa nova estrutura portuária. Por fim faz-se uma análise dessas reformas no porto de Salvador.

2 O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

A costa brasileira apresenta poucos pontos adequados à instalação de portos, ou seja, águas abrigadas, profundidades superiores a 10 metros, fácil acesso terrestre com conexões para a malha viária nacional e outros. Dessa forma o sistema portuário brasileiro apresenta todos os seus grandes portos naturais localizados na desembocadura marítima de grandes rios ou baías naturais, que na sua maioria são desembocadura de outros rios.

Sendo assim todos os portos naturais do país (marítimos e fluviais, principalmente o amazônico) são portos seculares construídos pelos portugueses durante o período colonial. Assim todas as baías, estuários e pequenos acidentes geográficos ao longo do litoral brasileiro que tinham condições de abrigar um porto já eram aproveitados há séculos para escoamento de produtos e pessoas. O que hoje em dia continua se fazendo, porém com portos organizados e equipamentos mais sofisticados (em relação à época), uma vez que o desenvolvimento portuário é um setor importante para o crescimento da economia local como do próprio país.

2.1 IMPORTÂNCIA DOS PORTOS BRASILEIROS PARA A ECONOMIA NACIONAL

A queda das barreiras de natureza política e a eliminação definitiva das reservas de mercado elevaram a qualidade e o custo final dos produtos à condição de variáveis essenciais nas relações de produção e consumo do mundo moderno.

A importância dos portos para a economia nacional surge dentro desta questão. Observa-se à inadequação do modo rodoviário e aeroviário para se transportar grandes lotes de carga com segurança para seus principais parceiros comerciais. Dessa forma a atividade portuária representa um forte vinculo com o comércio exterior, sendo assim no atual cenário com economias globalizadas e mercados competitivos, a eficiência e agilidade do modal portuário são requisitos indispensáveis para a penetração e a

sobrevivência do setor produtivo nacional no mercado internacional, uma vez que cerca de 90% de todas as cargas exportadas passam pelos portos.

2.2 PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS E SUAS CARACTERÍSTICAS

O sistema portuário brasileiro conforme mapa abaixo é constituído por 44 portos sendo que 29 são administrados por companhias de docas controladas pela União. Outros 13 portos tem sua administração controlada por estados e municípios, e 2 portos apenas são controlados por empresas privadas. Assim sendo o sistema portuário nacional além de sua diversificada administração apresenta também características e condições diferentes.

MAPA 1
PORTOS DO BRASIL

Fonte: Ministério dos Transportes

Com o objetivo de expandir a capacidade de armazenamento e de trânsito nos portos do Estado, o Governo da Bahia vem investindo no sistema portuário estadual (segundo mapa, formado pelos portos de Salvador, Aratu e Ilhéus), conferindo maior agilidade aos fluxos de exportação e importação de mercadorias e modernizando os terminais de concentração e distribuição de cargas.

2.2.1 **O Porto de Santos**

O atual Porto de Santos teve sua origem na expansão da cultura do café na Província de São Paulo na segunda metade do século XIX, crescendo até a Baixada Santista, o que gerou a necessidade de novas instalações portuárias adequadas às exportações do café. Dessa forma foram feitas concessões, em 1870 e 1882, porém essas não surtiram grande efeito nas implementações necessárias. Assim, através do decreto do Imperador em 1888, foi autorizada a um grupo construir e explorar o porto de Santos pelo prazo de 39 anos prorrogado mais tarde por outro decreto em 1890 para 90 anos, cujas obras envolviam um cais, aterro, via férrea e edificações para armazenagem.

A assinatura do contrato de concessão ocorreu em 20 de Julho de 1888 e, para seu cumprimento, foi criada a empresa Gaffrée, Guinle & Cia., com sede no Rio de Janeiro, mais tarde transformada em Empresa de Melhora do Porto de Santos, que se tornaria posteriormente a Companhia das Docas de Santos.

Em 1892 foram inaugurados os primeiros 260m de cais, em substituição aos trapiches e pontes que existiram no Valongo, que representou o início do funcionamento das instalações do porto de Santos como porto organizado. Em 7 de novembro de 1980 a administração do Porto de Santos foi assumida pela Companhia das Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

O Porto de Santos encontra-se localizado no centro do litoral do Estado de São Paulo, estendendo-se ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, com uma distância de 2km do Oceano Atlântico.

O Porto de Santos, conforme se observa no quadro n.1 – Evolução da Movimentação de Cargas, no período de 1996 a 2000 evidencia a grande movimentação em seu cais de cargas de granel sólido, de granel líquido e carga geral. As principais cargas embarcadas: soja em farelo, cítricos, carvão, açúcar, combustível, óleo diesel, gasolina, veículos, pneus, couros, madeira, papel e outros. Como principais cargas desembarcadas: adubos, enxofre, bauxita, acetato de vinila, soda cáustica, sebo bovino, xileno, estireno, e contêineres com cargas diversas.

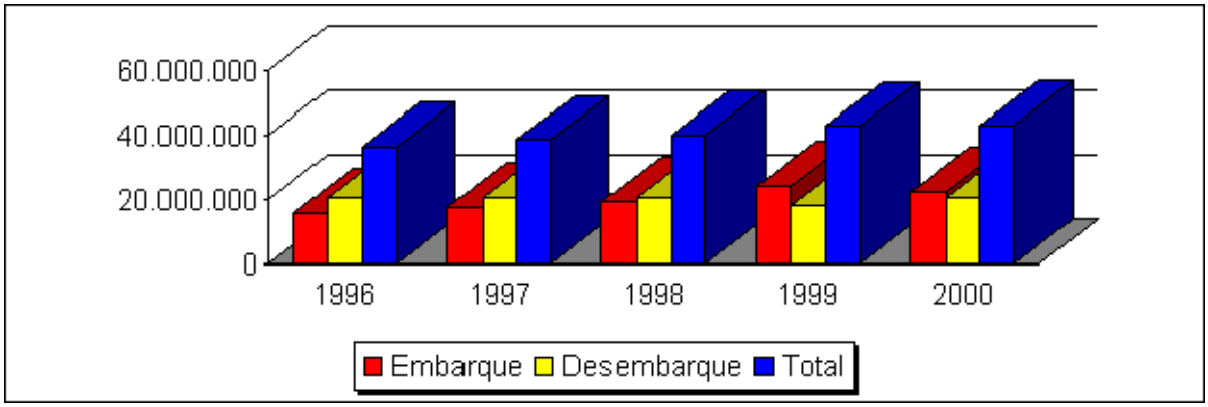
QUADRO 1

EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: SANTOS-SP
– 1996 - 2000 – (Em t.)

ANO	EMBARQUE				DESEMBARQUE				TOTAL
	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	
1996	4.070.437	4.033.275	7.513.406	15.617.118	12.607.665	3.788.211	4.326.366	20.722.242	36.339.360
1997	5.301.843	5.227.043	7.262.929	17.791.815	12.751.853	3.851.116	4.077.346	20.680.315	38.472.130
1998	5.659.962	5.760.696	7.980.468	19.401.126	11.980.653	3.607.578	4.951.029	20.539.260	39.940.386
1999	9.380.850	5.673.689	9.210.151	24.264.690	9.766.108	3.952.093	4.692.616	18.410.817	42.675.507
2000	8.075.375	6.801.932	7.476.504	22.353.811	11.128.845	3.861.846	5.739.881	20.730.572	43.084.383

Fonte: Ministério dos Transportes

GRÁFICO 1
EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: SANTOS-SP
– 1996 - 2000 – (Em.t)



Fonte: Ministério dos Transportes

Conforme gráfico n.1 – Evolução da Movimentação de Cargas, o Porto de Santos apresenta entre os anos de 1996 a 1998 o seu desembarque de cargas superior ao de embarque tendo uma inversão nos anos de 1999 e 2000.

2.2.2 **O Porto do Rio de Janeiro**

O atual Porto do Rio de Janeiro teve sua origem na década de 1870 com a construção da doca da Alfândega, quando surgiram os primeiros projetos para o desenvolvimento do porto, que antes funcionava por meio de instalações dispersas, compreendendo os trapiches, da Estrada de Ferro Central do Brasil, da Ilha dos Ferreiros, da enseada de São Cristóvão, da praça de Mauá, e os cais, Pedro II, da Saúde, do Moinho Inglês e da Gamboa.

Em 1890 os decretos n.º 849 e 3.295, permitiram, respectivamente à Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil e à The Rio de Janeiro Harbour and Docks, a construção de armazéns e alpendres entre a Ilha das Cobras e o Arsenal de Marinha até a Ponta do Cajú. Em seqüência o governo federal contratou a firma C.H. Walker & Co. Ltda para a construção de 3.500m, onde mais tarde foram implantados o Cais da Gamboa e sete armazéns foram instalados.

Em 20 de julho de 1910 ocorreu a inauguração oficial do porto localizado na costa oeste da baía de Guanabara, que passou a ser administrado por Demart & Cia. Posteriormente foi

constituído o órgão de Administração do Porto do Rio de Janeiro que recebeu as instalações em transferência do Departamento Nacional de Portos e Navegação do Ministério da Viação e Obras Públicas. Em 1973 foi aprovada a criação da Companhia das Docas do Rio de Janeiro, que ficaria responsável pela administração do porto.

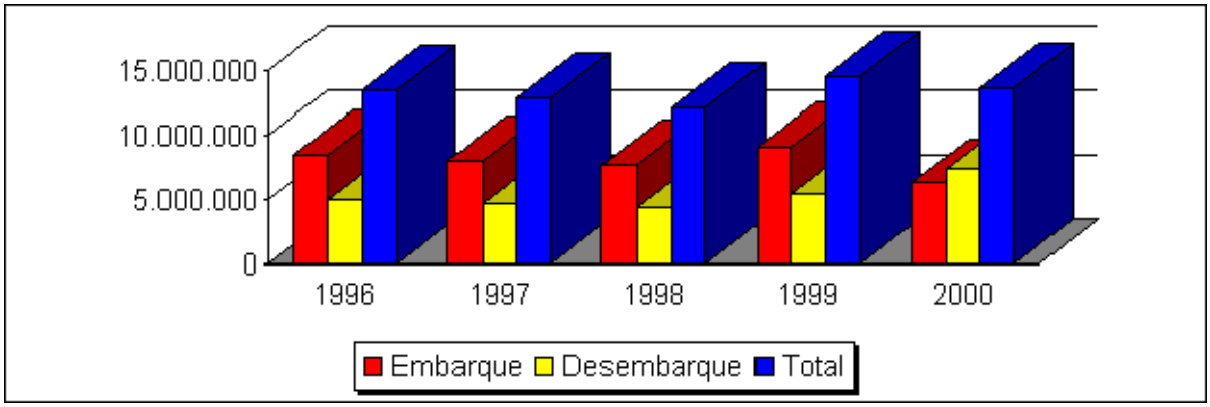
O Porto do Rio de Janeiro conforme se observa no quadro n.2 teve um grande fluxo de cargas embarcadas e desembarcadas, no período de 1996 a 2000. As principais cargas embarcadas foram os granéis sólidos, produtos siderúrgicos, carga geral solta, petróleo e derivados, e as principais cargas desembarcadas foram o trigo, veículos, petróleo e derivados.

QUADRO 2
EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: RIO DE JANEIRO-RJ
– 1996 - 2000 – (Em t.)

ANO	EMBARQUE				DESEMBARQUE				TOTAL
	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	
1996	52.706	6.094.152	2.320.107	8.466.965	815.993	3.226.555	977.796	5.020.344	13.487.309
1997	22.183	5.534.095	2.493.432	8.049.710	562.475	2.842.623	1.354.160	4.759.258	12.808.968
1998	9.716	5.476.862	2.262.869	7.749.447	637.026	2.276.694	1.429.739	4.343.459	12.092.906
1999	38.422	5.929.852	3.162.044	9.130.318	674.039	3.373.997	1.399.561	5.447.597	14.577.915
2000	49.678	3.696.960	2.554.642	6.301.280	605.325	5.245.222	1.486.892	7.337.439	13.638.719

Fonte: Ministério dos Transportes

GRÁFICO 2
EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: RIO DE JANEIRO-RJ
– 1996 - 2000 – (Em t.)



Fonte: Ministério dos Transportes

Conforme gráfico n.2 – Evolução da Movimentação de Cargas, o Porto do Rio de Janeiro apresenta entre os anos de 1996 a 1999 o seu embarque de cargas superior ao de desembarque tendo uma inversão no de 2000.

2.2.3 **O Porto do Rio Grande**

O atual Porto Velho do Rio Grande teve seu inicio em 1869, sendo inaugurado em 11 de outubro de 1872. Em 1910 veio a implementação do Novo Porto, que entrou em operação em 1915 com a entrega ao tráfego dos primeiros 500m de cais.

Em 9 de julho de 1919 o Governo do Estado do Rio Grande do Sul ficou incumbido da conclusão das obras, compreendendo trechos de cais de atracação e aterro, no antigo e no novo porto. Já em julho de 1934 o Governo Estadual foi autorizado a explorar comercialmente as instalações portuárias por 60 anos.

No ano de 1951 foi criado o Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC), autarquia estadual que ficou responsável pela administração e exploração comercial do porto, de acordo com a concessão ao Estado do Rio Grande do Sul. Com o fim da concessão em 1994, foram feitos dois aditivos até que, em 27 de março de 1997, foi firmado um acordo entre o Ministério dos Transportes e o Estado do Rio Grande do Sul,

passando o porto a ser administrado pela Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG).

O Porto do Rio Grande tem sua localização na margem direita do canal do norte, que liga a Lagoa dos Patos ao Oceano Atlântico.

É responsável por cerca de 6% das cargas brasileiras, e em articulação com os portos de Pelotas e Porto Alegre, realiza movimentação de toda a produção agrícola do Rio Grande do Sul. Além disso, concentra a recepção e expedição de contêineres (71%de sua carga geral) do parque industrial do Estado e, parcialmente, do Uruguai e da Argentina.

O Porto do Rio Grande, conforme Quadro n.3, no período de 1996 a 2000 no fluxo de cargas embarcadas e desembarcadas, vê como principais cargas embarcadas: a soja em grão, fertilizantes, milho, óleo de soja, fumo, celulose, madeira serrada, e outras, e como principais cargas desembarcadas: fertilizantes, trigo, arroz, farelo de soja, uréia, produtos químicos, petróleo cru, óleo combustível, diesel, ácido fosfórico, contêiner vazio, e outras.

QUADRO 3

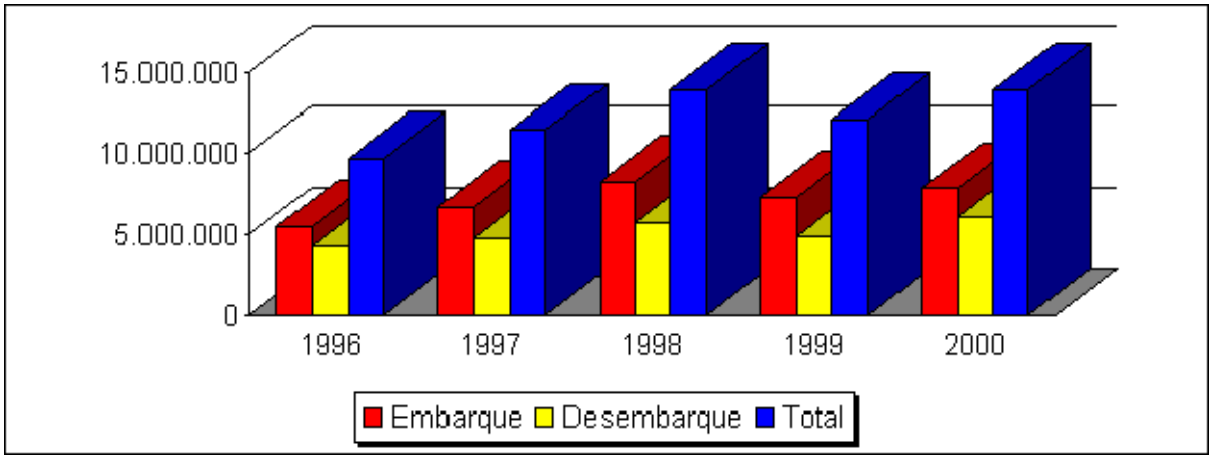
EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: RIO GRANDE-RS
– 1996 - 2000 – (Em t.)

ANO	EMBARQUE				DESEMBARQUE				TOTAL
	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	
1996	3.369.635	889.350	1.156.735	5.415.720	2.195.228	1.551.313	521.230	4.267.771	9.683.491
1997	4.291.240	956.146	1.429.321	6.676.707	2.421.144	1.622.827	714.790	4.758.761	11.435.468
1998	5.720.175	975.122	1.504.107	8.199.404	2.821.387	2.057.248	796.652	5.675.287	13.874.691
1999	4.149.866	1.252.712	1.837.202	7.239.780	2.113.735	1.900.465	830.187	4.844.387	12.084.167
2000	4.129.125	1.541.160	2.127.010	7.797.295	2.851.249	2.196.077	1.027.853	6.075.179	13.872.474

Fonte: Ministério dos Transportes

GRÁFICO 3

EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: RIO GRANDE-RS
– 1996 - 2000 – (Em.t)



Fonte: Ministério dos Transportes

Conforme gráfico n.3 – Evolução da Movimentação de Cargas, o Porto do Rio Grande apresenta entre os anos de 1996 a 2000 o seu embarque de cargas superior ao de desembarque.

2.2.4 **O Porto do Paranaguá**

O atual Porto de Paranaguá teve seu surgimento em 14 de agosto de 1872 quando foi concedido a um grupo de empresários (pelo Decreto n.º 5.053), a transformação do antigo ancoradouro da cidade de Paranaguá em porto, dando condições de atendimento aos fluxos de mercadorias originadas da ligação ferroviária com Curitiba. Essa concessão terminou em 14 de setembro de 1889, sendo posteriormente os melhoramentos assumidos pelo Governo do Estado de Paraná, prevendo inicialmente a abertura de dois cais de acesso, a execução de 550m de cais de acostamento, 2.486m de cais de saneamento, além de armazéns e depósitos.

A construção do porto efetivamente começou em 24 de novembro de 1926, e a sua inauguração se deu 11 de julho de 1947. Foi criado o órgão estadual da Administração do Porto de Paranaguá, modificado, em novembro de 1971, para Administração dos

Portos de Paranaguá e Antonina. O contrato de concessão foi iniciado em 23 de fevereiro de 1949, com prazo de termino em 1992, porém foi prorrogado por mais 10 anos até 19 de dezembro de 2002.

O porto tem sua localização na cidade do Paranaguá, no Estado do Paraná, à margem sul da baía de Paranaguá. Sua administração e feita pela autarquia estadual Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA).

O porto de Paranaguá é responsável por quase 9% da movimentação brasileira, e possui grande importância com centro exportador de granéis alimentares. Em sua área de influência há outros dois portos públicos regionais sob a gestão estatal – São Francisco do Sul e de Itajaí -, que possuem características físicas similares.

O Porto de Paranaguá conforme Quadro n.4, no período de 1996 a 2000 teve um fluxo de cargas de granel sólido, líquido e carga geral, que evidenciam a grande movimentação em seu cais. Os principais produtos embarcados foram: o açúcar, farelos, milho, soja, vegetais, algodão, café, celulose, cerâmica, congelados, couros, madeira, papel e outras, e como principais cargas desembarcadas: a cevadas, fertilizantes, minérios, trigo, álcool, derivados do petróleo, óleos vegetais, produtos químicos, algodão, arroz, celulose, papel e outras.

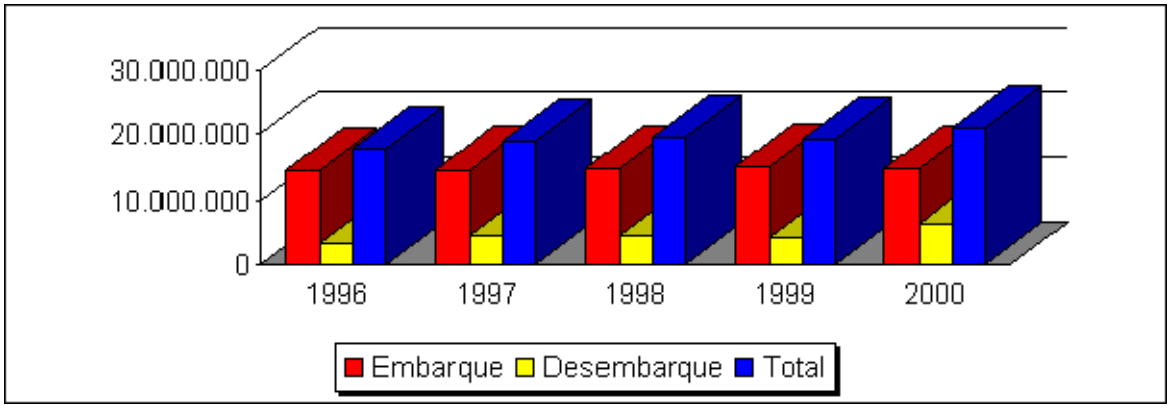
QUADRO 4

EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: PARANAGUÁ-PR
– 1996 - 2000 – (Em t.)

ANO	EMBARQUE				DESEMBARQUE				TOTAL
	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	
1996	9.638.128	2.630.877	2.008.404	14.277.409	1.837.463	541.998	978.285	3.357.746	17.635.155
1997	10.459.646	2.014.620	2.083.736	14.558.002	2.449.654	755.782	1.171.499	4.376.935	18.934.937
1998	10.929.384	2.102.035	1.773.156	14.804.575	2.612.863	857.786	1.296.382	4.467.031	19.571.606
1999	9.800.653	2.898.044	2.272.421	14.971.118	2.766.056	634.925	893.056	4.294.037	19.265.155
2000	9.585.434	2.765.106	2.308.319	14.658.859	4.347.947	854.670	1.246.042	6.448.659	21.107.518

Fonte: Ministério dos Transportes

GRÁFICO 4
EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: PARANAGUÁ-PR
– 1996 - 2000 – (Em t.)



Fonte: Ministério dos Transportes

Conforme gráfico n.4 – Evolução da Movimentação de Cargas, o Porto de Paranaguá apresenta entre os anos de 1996 a 2000 o seu embarque de cargas superior ao de desembarque.

2.2.5 **O Porto de Vitória**

O atual Porto de Vitória teve seu surgimento graças ao crescimento da cultura do café na Província do Espírito Santo em 1870, pois o porto de Itapemirim ficou saturado com o escoamento agrícola da cana-de-açúcar. Para resolver tal problema, os embarques passaram a ser feitos em outro encoradouro, na parte sul da ilha Vitória, denominado Cais do Imperador.

Em 1906, a Companhia Porto de Vitória recebeu autorização do Governo Federal para implantar novas instalações no mesmo local, ficando a empresa C.H. Walker e Co. com

a tarefa de implantar 1130m de cais, mas as obras foram interrompidas em 1914 e retomadas sob responsabilidade do Governo Estadual em 1924.

A inauguração do porto ocorreu em 3 de novembro de 1940, assinalando o começo do complexo portuário, sendo sua administração feita pela Companhia das Docas do Espírito Santo (criado em 21 de fevereiro de 1983).

O Porto de Vitória tem sua localização em ambos os lados da Baia de Vitória, ocupando parte da cidade de Vitória e do município de Vila Velha.

O Porto de Vitória conforme Quadro n.5, no período de 1996 a 2000, teve como principais cargas embarcadas: veículos, bobinas de papel, café em grão, celulose, mármore, e granito, peças de veículos, carvão, soja, ferrossilício, produtos siderúrgicos, e outras, e como principais cargas desembarcadas: algodão, veículos, carvão, fertilizantes, malte 22, mármore, granito, produtos siderúrgicos, trigo, bauxita, e outras.

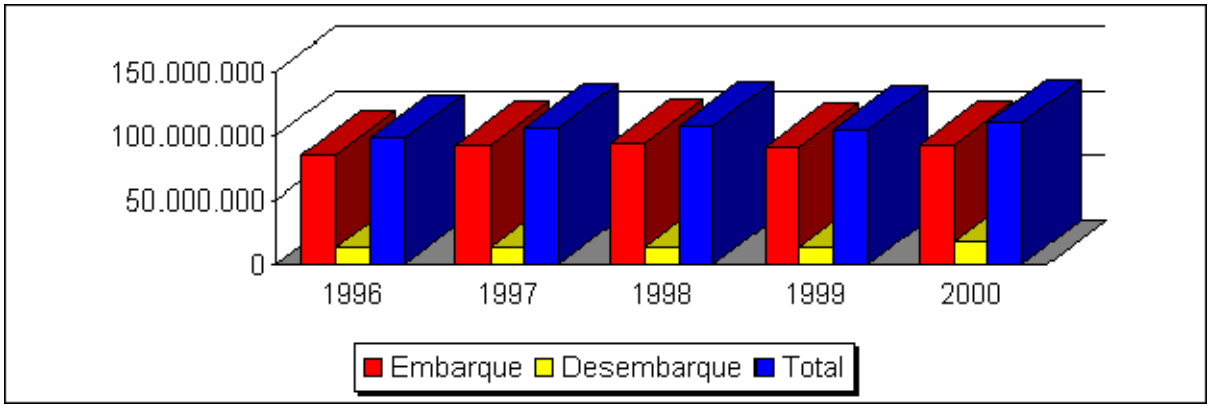
QUADRO 5

EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: VITÓRIA
– 1996 - 2000 – (Em t.)

ANO	EMBARQUE				DESEMBARQUE				TOTAL
	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	
1996	74.714.970	407.851	9.524.798	84.647.619	10.738.821	1.476.090	690.627	12.905.538	97.553.157
1997	82.732.408	412.651	9.101.333	92.246.389	11.693.091	1.606.084	885.226	14.184.401	106.430.790
1998	84.268.236	437.448	9.235.085	93.940.769	11.191.486	1.923.021	1.040.837	14.155.344	108.096.113
1999	79.373.377	479.578	10.614.148	90.467.103	11.054.807	2.053.173	713.592	13.821.572	104.288.675
2000	87.654.099	545.822	4.033.841	92.233.762	15.507.467	1.405.815	727.987	17.641.269	109.875.031

Fonte: Ministério dos Transportes

GRÁFICO 5
EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: VITÓRIA
– 1996 - 2000 – (Em t.)



Fonte: Ministério dos Transportes

Conforme gráfico n.4 – Evolução da Movimentação de Cargas, o Porto de Vitória apresenta entre os anos de 1996 a 2000 o seu embarque de cargas superior ao de desembarque.

3 O SISTEMA PORTUÁRIO BAIANO

Situado no Litoral Nordeste do Brasil, o Estado da Bahia possui a sexta economia do país e está conectado com as principais regiões econômicas do país, assim como do mundo.

O Governo Estadual vem adotando um conjunto de medidas fundamentais para fomentar o ciclo de progresso sócio-econômico, destacando grandes reformas em infra-estrutura, principalmente no que tange as mudanças no sistema portuário baiano, conferindo-lhe maior agilidade em seus serviços e modernização em sua estrutura, pois o Estado deve garantir que seus principais meios de escoamento de mercadorias sejam eficientes, a fim de garantir a satisfação dos investidores e crescimento econômico.

3.1 IMPORTÂNCIA DOS PORTOS BAIANOS PARA A ECONOMIA LOCAL

O tráfego marítimo no segmento baiano apresenta uma forte especialização, predominando a movimentação de cabotagem de petróleo e seus derivados, que tem no porto de Aratu, um dos maiores do país em granéis líquidos, com cerca de 10% da movimentação nacional.

A movimentação de contêineres através do Porto de Salvador tem grande expressão na economia regional. Este porto, na movimentação de contêineres ocupa a 6ª posição entre os portos brasileiros, eqüivalendo às realizadas em São Francisco do Sul ou em Vitória. A movimentação de carga em geral por cabotagem [1]para a área de influência do Porto de Salvador vem sofrendo uma concorrência grande do transporte rodoviário, não por causa dos problemas portuários, que já são bastantes conhecidos, mas principalmente devido a sua proximidade da região Sudeste, para onde a maioria das cargas domésticas se destinam.

Os portos baianos, como a maioria dos nossos portos, vêm necessitando cada vez mais de infra-estrutura para que possam viabilizar o escoamento da produção laçando-a no mercado externo de uma maneira que possa ser competitiva em relação a outros produtos vindos de

[1] A cabotagem refere-se ao transporte de mercadorias dentro no próprio território nacional; quando este é feito para fora do país é chamado transporte de longo curso.

portos mais eficientes. Com produtos mais competitivos as exportações tenderão ao crescimento elevando a receita e trabalho na região produtora.

3.2 PRINCIPAIS PORTOS BAIANOS E SUAS CARACTERÍSTICAS

Os terminais portuários baianos, com destaque para os portos de Salvador, Aratu e Ilhéus, têm capacidade de movimentação de carga de 16 milhões de toneladas por ano, o que mostra a necessidade do sistema portuário baiano ser bem desenvolvido, para manter a presença Bahia no mercado externo.

3.2.1 **Porto de Salvador**

Durante o período colonial o Porto de Salvador era conhecido como o "Porto do Brasil" não se restringindo sua importância só a esse período, mas continuando ao longo de todo o séc. XIX. A referencia traduzia o significado histórico e econômico do porto e sua importância na vida nacional durante a era colonial, pois desde meados do séc. XVI, o porto de Salvador funcionou como praça importadora de mercadorias procedentes da Metrópole, da Ásia e da África e como exportadora de produtos tropicais para o Reino.

De acordo com as determinações da Metrópole, os portos das colônias só poderiam receber navios portugueses, exceto em casos de "grande necessidade", como por exemplo tormenta ou ruína próxima ao naufrágio, hipóteses em que outras embarcações poderia atracar.

O porto serviu ao longo dos anos como ponto de atraque para naus que navegavam na "Carreira das Índias" e também para aquelas que não se destinavam diretamente ao comércio com aquela parte do Oriente. Muitos navios da Carreira das Índias e muitos outros de origem estrangeira foram atraídos pela possibilidade de praticar comércio ilegal e, assim, chegar ao enriquecimento. Dessa forma para justificar a parada no Porto, os seus capitães chegavam a se desfazer dos alimentos da tripulação, jogando-os ao mar e, a pretexto da necessidade de abastecer, praticavam contrabando, carregando mercadorias da

Colônia para a Europa, e introduzindo produtos orientais no mercado local, sem o devido pagamento dos impostos alfandegários.

O Porto não possuía apenas a função de ponto de escala, mas destacava-se também, por sua importância na circulação comercial em escala internacional, nacional, regional e local. Era, ainda, reexportador de mercadorias para outros Estados da Colônia e ponto de convergência da produção do Recôncavo e do Sertão.

O tráfico negreiro detinha papel de importância, visto que, sem o suprimento de mão-de-obra escrava, a produção do açúcar e outras estariam em sérias dificuldades. O Porto recebia a população africana e esta, em parte, era distribuída para outras regiões.
Os produtos que eram lançados na exportação provinham do Recôncavo e do Sertão chegando à área portuária em sumacas, a fim de seguirem para a Europa e para o Continente Africano. Os produtos eram os mais diversos, como o açúcar, o pau-brasil, o algodão, o fumo, o couro, a sola, a aguardente e outros.

No ano de 1763, a Capital da Colônia foi transferida para o Rio de Janeiro e, devido à crescente exploração do ouro em Minas Gerais, o porto de fluminense veio a se tornar o maior exportador do Brasil. Mas, tal transferência não fez com que a importância do Porto de Salvador diminuísse, pelo contrário a lista de exportações diversificou-se e aumentou, além da Bahia importar muitos produtos alimentícios, utensílios domésticos, tecidos e outros bens, redistribuindo-os para outras regiões.

No ano de 1808, ocorreu a abertura dos portos, influenciada pela Inglaterra interessada em ampliar o mercado consumidor de seus produtos industriais. O Porto passou a receber, livremente, embarcações de diversos países e com, a intensificação das relações comerciais, surgiu a necessidade de se construir armazéns e trapiches, para que outros produtos pudessem ser estocados e guardados.

A segunda metade do séc. XIX caracterizou-se como um período crítico para a economia baiana. O valor das exportações de produtos tradicionais da região declinou e o açúcar de

cana exportado se defrontou com dois concorrentes: o de beterraba e o oferecido por Cuba, a preços mais baixos e de melhor qualidade. Assim, esse gênero alimentício perdeu para o café a supremacia nas exportações brasileiras, inclusive, devido à crise econômica nordestina e à diminuição da quantidade de mercadorias exportadas e importadas.

Até o início do séc. XIX, o Porto de Salvador permaneceu no mesmo estágio inicial, sem que qualquer melhoria houvesse sido realizada, nem mesmo para remover bancos de areia formados com o passar do tempo ou para retirar pedras que dificultavam a ancoragem. Em 1810 foi feita a primeira tentativa de modernização do Porto pelo Governo da Província da Bahia, na época, Dom Marcos de Noronha e Brito. Após inúmeras tentativas todas frustradas, o Porto teve sua modernização concluída, em 1922, com a entrega da última parte da obra realizada.

A partir de 1957, houve um crescimento das exportações e das importações através do Porto de Salvador. Para auxiliar na implementação da industria petrolífera, realizaram-se grandes importações de produtos químicos e materiais pesados. Se o aumento da população foi um fator importante, para o aumento do número de operações devido a compra de alimentos, o petróleo, por outro lado, foi o maior responsável pela elevação das exportações.

Todas essas mudanças provocaram conseqüências no que se refere ao movimento portuário, pois aumentando o número de petroleiros enquanto o de barcos e barcaças diminuiu. Nessa época, tornou-se menor o número de passageiros, com o aumento de movimentação no aeroporto.

Cabendo ao Porto a responsabilidade de abastecer a cidade com produtos de subsistência, vindos do Recôncavo, através de saveiros e de barcos à vela, a dupla função portuária de importar e exportar, isto terminou por acarretar organizações diferentes, para atender às necessidades específicas de cada uma dessas atividades. No trecho em que existe uma área reservada, ainda hoje, para os grandes navios, há duas rampas, onde podem aportar os saveiros. São as pitorescas rampas do Mercado e da Água de Meninos, as quais, ainda nos

tempos atuais, recebem uma infinidade de produtos agrícolas, tais como farinha, frutas, legumes e outros. Por essa razão, o comércio se desenvolveu á volta do grande porto de Salvador, ocorrendo, em outro trecho, o aparecimento de grandes feiras ao ar livre, onde comerciantes vindos de feiras diversas, proprietários de vendas, restaurantes e de hotéis vinham garantir seu abastecimento. As atividades de importação e exportação determinavam, por conseguinte, o surgimento de paisagens próprias e distintas nos dois trechos, as quais, ainda nos tempos atuais os caracterizam.

O porto está localizado desde o início do seu funcionamento na Baía de Todos os Santos, na cidade de Salvador (BA), entre a ponta de Santo Antônio, ao sul, e a ponta do Monte Serrat, ao norte. Sua administração como a dos outros portos baianos passou em 1977 a ser gerida pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA).

O Porto de Salvador conforme o Quadro n.6 teve uma grande movimentação em seu cais compreendendo o fluxo de cargas embarcadas e desembarcadas, no período de 1996 a 2000, cargas de granel sólido, líquido e carga geral. As principais cargas embarcadas foram: o cobre, ferro-liga, granito, plástico, produtos químicos, sisal, cacau, alumínio, produtos siderúrgicos, sucos, peles, celulose, tara de contêiner, contêiner vazio, e outras. As principais cargas desembarcadas foram: o malte, papel, equipamentos, concentrado de cobre, produtos químicos, trigo. Alimento, farinha de trigo, tara de contêineres, contêineres vazio, peixe, e outras.

QUADRO 6

EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: SALVADOR-BA
– 1996 - 2000 – (Em t.)

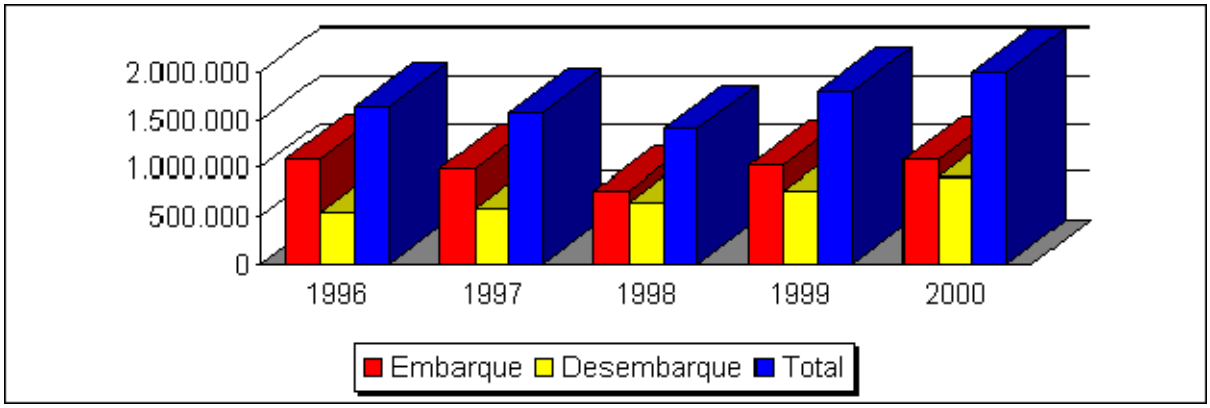
ANO	EMBARQUE				DESEMBARQUE				TOTAL
	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	
1996	145.173	–	942.296	1.087.469	332.574	–	214.469	547.043	1.634.512
1997	118.762	–	862.970	981.732	298.125	–	292.652	590.777	1.572.509
1998	41.278	2.858	718.196	762.332	371.685	3.568	264.442	639.695	1.402.027
1999	27.508	–	1.003.589	1.031.097	445.728	–	312.196	757.924	1.789.021

2000	37.979	7.062	1.036.829	1.081.870	457.634	2.992	449.750	910.376	1.992.246

Fonte: Ministério dos Transportes

GRÁFICO 6

EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: SALVADOR-BA
– 1996 - 2000 – (Em t.)



Fonte: Ministério dos Transportes

Em 1999 os setores produtivos baianos mostraram grande interesse em utilizar o modal por cabotagem, principalmente, as empresas do pólo petroquímico de Camaçari. Dessa forma o Governo Baiano reduziu em 40% as taxas portuárias para contêineres e carga solta na cabotagem a título de incentivo tarifário.

3.2.2 **Porto de Aratu**

Com a implantação do Centro Industrial de Aratu em 11 de abril de 1966, o Governo Federal em 17 de dezembro de 1968, autorizou a Usina Siderúrgica da Bahia (Usiba) construir um terminal de uso privativo na Ponta da Sapoca, na Bahia de Todos os Santos, próximo à entrada do canal de Cotegipe, em frente à costa leste da Ilha da Maré. Passados cerca de três anos, em 1 de outubro de 1971, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis do Ministério dos Transportes, aprovou o projeto de implantação do Porto de Aratu cujas obras foram iniciadas na mesma data, a cargo do Governo Estadual, ocorrendo a inauguração das primeiras instalações de acostagem e depósitos em 26 de fevereiro de 1975, com a atração do navio Guanabara.

O Porto de Aratu, mais novo porto baiano, concentra 60% do volume de operações da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA), oferecendo suporte indispensável ao Pólo Petroquímico de Camaçari, Centro Industrial de Aratu (CIA) e ao desenvolvimento da atividade mineralógica no Estado.

O porto possui sua localização na Baía de Todos os Santos, próxima à entrada do canal de Cotegipe, em frente à costa leste da Ilha de Maré e desde 26 de fevereiro de 1975 está sob a administração da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba).

O fluxo de cargas embarcadas e desembarcadas, no período de 1966 a 2000 no Porto de Aratu, constante do Quadro n.7, compreende como principais cargas embarcadas: a acrilonitrila, benzeno, octanol, MEG, MTBE, propeno, solvente, magnesita, butadieno, amônia, isopreno, mbutanol, coperaf, estireno, e outras. Como principais cargas desembarcadas: o concentrado de cobre, fertilizantes, parafina, uréia, enxofre, carvão, metanol, escória, álcool, rocha fosfática, e outras.

QUADRO 7

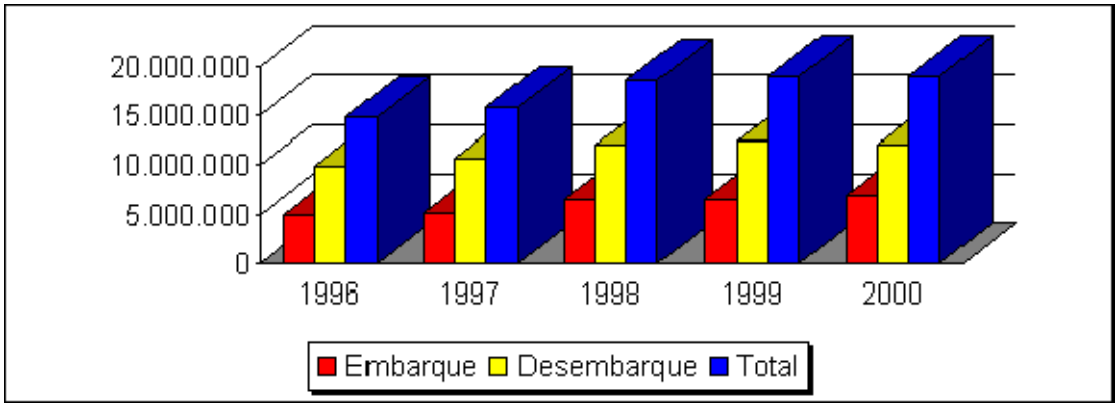
EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: ARATU-BA
1996 - 2000 - (Em t.)

ANO	EMBARQUE				DESEMBARQUE				TOTAL
	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	
1996	126.730	4.862.580	–	4.989.310	2.017.631	7.865.922	–	9.883.553	14.872.863
1997	151.327	4.627.090	389.909	5.168.326	2.106.514	8.609.098	10.630	10.726.242	15.894.568
1998	82.428	6.007.691	476.924	6.567.043	2.035.728	9.918.838	5.029	11.959.595	18.526.638
1999	65.239	6.510.033	–	6.575.272	1.818.902	10.569.341	375.	12.388.618	18.963.890
2000	103.903	6.798.200	-	6.902.103	2.442.671	9.599.216	-	12.041.887	18.943.990

Fonte: Ministério dos Transportes

GRÁFICO 7

EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: ARATU-BA
1996 - 2000 – (Em .t)



Fonte: Ministério dos Transportes

O Porto de Aratu oferece um suporte indispensável ao Centro Industrial de Aratu e ao Pólo Petroquímico de Camaçari fornecendo produtos químicos às suas empresas. No período 1996 a 2000 o forte desembarque de produtos químicos superou o embarque.

3.2.3 **Porto de Ilhéus**

A história do porto de Ilhéus esta ligada à expansão da lavoura de cacau na região. No início do século XX, os ilheenses reclamavam uma instalação portuária para escoamento da produção cacaueira. O primeiro contrato para a realização de melhoramentos no antigo atracadouro da foz do rio Cachoeira foi celebrado em 6 de maio de 1911, entre a Prefeitura Municipal de Ilhéus e o empresário Bento Berillo de Oliveira. Em 17 de maio de 1919, teve início a construção do cais de saneamento e da primeira ponte de acostagem, sendo inaugurado em 7 de setembro de 1920. Em 10 de dezembro do mesmo ano, a municipalidade transferiu a concessão à Companhia Industrial de Ilhéus, que deu prosseguimento à execução do cais e dos armazéns. Em 26 de janeiro de 1926, ocorreu o primeiro embarque de cacau por longo curso, no navio Falco de bandeira sueca.

A partir de 1942 surgiu o plano de substituição das antigas instalações por outras novas implantadas na Ponta de Malhado. Em 28 de fevereiro de 1963, houve intervenção federal na concessionária e foi constituída a Administração do Porto de Ilhéus, mais tarde extinta com a criação da Companhia das Docas do Estado da Bahia, em 17 de fevereiro de 1977.

O novo porto fica localizado na Ponta do Malhado, na cidade de Ilhéus, no litoral sul da Bahia, tendo entrado em operação comercial em 31 de janeiro de 1971.

Pode-se observar no Quadro n.8 que o fluxo de cargas embarcadas e desembarcadas, no período de 1996 a 2000 no porto de Ilhéus, constitui-se, principalmente, de licor de cacau, manteiga de cacau, pó de cacau, torta de cacau, soja, farelo de soja, tara de contêineres, e outras. As principais cargas importadas foram o trigo, amêndoas, contêineres vazios, tara contêineres e outras.

QUADRO 8

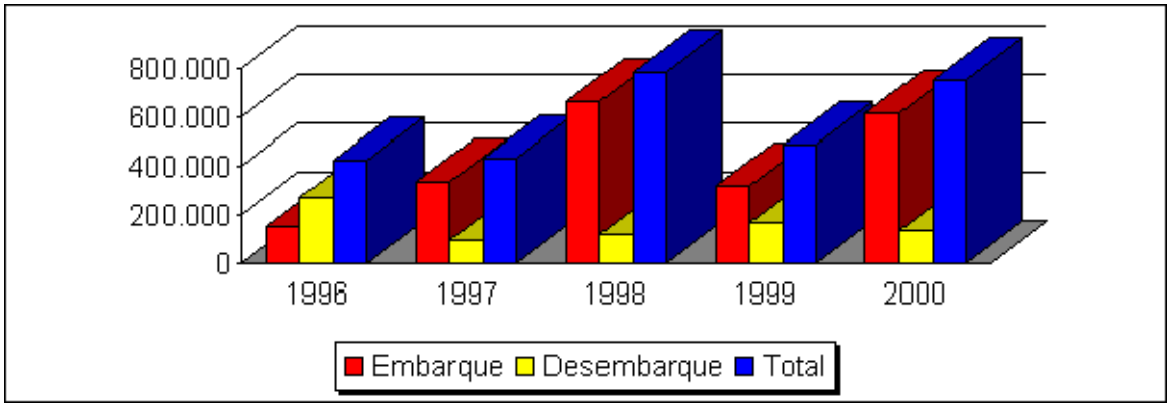
EVOLUÇÃODAMOVIMENTAÇÃODECARGAS
PORTO: ILHÉUS-BA
1996-2000 - (Em t.)

ANO	EMBARQUE				DESEMBARQUE				TOTAL
	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga Geral	Sub Total	
1996	40.317	–	111.194	151.511	83.461	184.700	2.751	270.912	422.423
1997	298.550	–	40.735	339.285	71.839	–	23.463	95.302	434.587
1998	590.664	–	70.661	661.325	76.229	–	44.900	121.129	782.454
1999	305.522	–	12.511	318.033	91.476	–	78.269	169.745	487.778
2000	585.932	-	27.820	613.752	58.936	-	76.103	135.039	748.791

Fonte: Ministério dos Transportes

GRÁFICO 8

EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
PORTO: ILHÉUS-BA
– 1996-2000 – (Em t.)



Fonte: Ministério dos Transportes

Conforme gráfico n.8 – Evolução da Movimentação de Cargas, o Porto de Ilhéus apresenta em 1996 o seu desembarque superior ao embarque, tendo entre os anos de 1997 a 2000 o embarque superando o desembarque.

4 **A PORTOBRÁS E O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO**

O processo de desestatização assim como a modernização do Subsetor Portuário tiveram seu início com a extinção da Portobrás (Empresa de Portos do Brasil), entidade que foi a promotora do chamado Sistema Portuário Brasileiro. O Subsetor perdeu sua formatação sistêmica e planejamento centralizado, permitindo a atuação concorrencial entre portos no âmbito nacional. Essas reformas tiveram sua consolidação através da promulgação e implementação da Lei n.º 8.630, de 25/02/93, denominada de Lei de Modernização dos Portos.

4.1 PORTOBRÁS E O SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL EM 1990

O sistema portuário brasileiro até 1990 era gerenciado totalmente pela Empresa Brasileira de Portos S.A. (Portobrás), que detinha todo o controle sobre as administrações portuárias e hidroviárias. Ela era responsável pelas concessionárias públicas, programas orçamentários e realização dos investimentos no setor. Além disso, cuidava também das políticas tarifárias, assim como do quadro pessoal. O que gerou uma burocracia excessiva, com distribuição de recursos sujeito a interferências exógenas ao setor, o que acabava resultando em um regime de trabalho ineficiente, um modelo tarifário distorcido e portos equipados com maquinário obsoleto.

O quadro do sistema portuário nacional era formado por mais de 30 portos públicos administrados pelas Companhias das Docas, pela própria Portobrás, por empresas sob administração privada e por concessionárias estaduais.

O sistema portuário brasileiro já nessa época apresentava o seu segmento de cargas de graneis[2] sólidos e líquidos, movimentado através de portos e terminais privativos, que ao longo dos anos conseguiram se manter modernizados e bem equipados, pois pertencem a

[2] Granéis sólidos e líquidos são, normalmente, matérias-primas de baixo valor agregado (commodities), como petróleo e derivados, minerais ferrosos e não- ferrosos, carvão e grãos alimentares.

grandes empresas que fazem investimentos constantes, numa área em que não ocorreram nesses anos mudanças sensíveis na tecnologia no manuseio dessas cargas. Com relação à movimentação dos granéis alimentares, observa-se também uma relativa atualização tecnológica, devido à existência de parcerias, com diferentes graus de intensidade, entre as concessionárias públicas e as empresas usuárias privadas, principalmente na construção de silos e armazéns, equipamentos de expedição e recepção, além de investimentos em terminais especializados.

A movimentação de carga geral[3] por outro lado é realizada, principalmente, através de portos públicos e tem apresentado deficiências operacionais crescentes nos últimos anos, em virtude da ausência de novos investimentos e devido à grande alteração no que tange à movimentação e ao manuseio dessas cargas (conteinerizadas e aumento do porte dos navios). Dessa forma a conseqüência imediata do fenômeno da conteinerização das cargas foi tornar obsoletos os equipamentos existentes, passando a ser uma necessidade a realização de grandes investimentos em equipamentos especializados. Uma porta-contêiner representa um alto investimento e transporta mercadorias de alto valor agregado. São necessários assim, portos bem equipados e eficientes para que as operações de embarque e desembarque sejam realizadas rapidamente, permitindo dessa forma o aumento do número de viagens anuais, a redução dos custos incidentes sobre as exportações e importações, e maior competitividade no mercado internacional.

No entendimento de Fraga (1997, p.64):

> Brasil, seja pela quase inexistência de fronteiras terrestres com os principais parceiros comerciais, seja pela absoluta inadequação do modo aeroviário para transporte de grandes lotes de carga, a atividade portuária apresenta forte vinculação com o comércio exterior e, portanto, no atual cenário de economia globalizada e mercado competitivo, a eficiência e agilidade de nossos portos são requisitos indispensáveis para a penetração e a sobrevivência do setor produtivo nacional no mercado externo.

[3] A carga geral compreende o principal mercado mundial com alto valor agregado, geralmente produtos industrializados.

Donde a importância de se desenvolver uma política para o sistema portuário brasileiro tornando-o mais eficiente, ágil e menos oneroso, uma vez que cerca de 90% das cargas exportadas passam pelos portos tornando-os essenciais para o desenvolvimento do comércio exterior do país. A baixa produtividade e o alto custo de um porto representam um pesado "imposto" às exportações, constituindo-se em obstáculos ao seu crescimento.

QUADRO 9

CARACTERÍSTICAS DOS PORTOS BRASILEIROS EM SEU SEGMENTO DE CARGAS EM 1998

Granéis	Carga Geral
Portos Privados	Portos Públicos
Grandes Empresas	União e Estados
Boa Capacidade de Investimentos	Baixa Capacidade de Investimento
Pouca Alteração Tecnológica no Transportes	Alta Alteração Tecnológica no Transporte
Manutenção da Competitividade	Perda da Competitividade

Fonte:Geipot

Conforme pode-se observar no Quadro n.9, dado o segmento de cargas que movimentam os portos privados possuem um desenvolvimento superior ao dos portos públicos em virtude de terem um nível de investimento maior num segmento com pouca alteração tecnológica o que lhes permitem manter a competitividade.

Por outro lado, o setor de carga geral com necessidade de ganho de competitividade frente ao mercado internacional, apresenta situação de ineficiência com custos portuários mais elevados comparativamente aos de outros portos no mundo e um baixo volume de investimentos em comparação com o sistema portuário nacional, considerando-se a importância dos custos portuários nos ganhos e perdas de competitividade das exportações.

A modernização e desenvolvimento dos portos brasileiros tornou-se necessário para a penetração do setor produtivo nacional no mercado externo, determinando a introdução de modificações na legislação antes vigente.

4.2 O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS

A exigência nacional de que a atividade portuária brasileira tivesse um desempenho compatível com os principais portos mundiais, prendia-se a aspectos operacionais, queixando os empresários dos elevados preços do trânsito portuário. Com poucos recursos para aplicar no Subsetor Portuário, que exige substanciais investimentos para capacitá-lo tecnologicamente ao novo perfil de manuseio de carga, o Governo Federal optou pela parceria com setor privado na exploração da atividade. Dessa forma, instituiu o Programa de Desestatização dos Portos constituído de dois subprogramas: O de Privatização dos Serviços Portuários e o de Reestruturação das Administrações Portuárias.

Promulgada a Lei n.º 8.630/93, chamada de Lei de Modernização dos Portos, foram concebidos programas de reestruturação da atividade portuária baseados em conceitos de desestatização, desregulamentação, descentralização e privatização.

As Companhias de Docas, detentoras da maioria dos portos públicos, foram incluídas através do Decreto n.º 1.990, de 29 de agosto de 1996, no Programa Nacional de Desestatização instituído pela Lei n.º 8.031, de 12 de abril de 1990, modificada pela Lei n.º 9.491, de 09 de setembro de 1997. A execução da parte do Programa de Desestatização referente aos portos foi atribuída ao Ministério dos Transportes, sob a supervisão do Conselho Nacional de Desestatização.

Por outro lado a Lei n.º 9.277, de 10 de maio de 1996, autorizou a União a delegar , por intermédio do Ministério dos Transportes, a administração e exploração dos portos públicos a Estados e Municípios , constituindo nova alternativa para reorganização do sistema portuário brasileiro.

Os objetivos do Programa de Desestatização dos Portos, lançado em outubro de 1995, foram os seguintes:

- Implantar nos portos públicos uma economia de mercado, estimulando a concorrência entre prestadores privados de serviços e conseqüente redução dos custos do trânsito portuário.
- Melhorar o desempenho na prestação dos serviços ao usuário do porto, pelo uso racional das forças produtivas e pela capacitação tecnológica das instalações portuárias.
- Aumentar a competitividade dos produtos brasileiros em exportação que passam por nossos portos, com a redução dos custos portuários, reduzindo dessa forma o preço do produto a ser exportado.

O Programa pretende realizar para atingir esses objetivos as seguintes linhas de atuação:

- Arrendar à iniciativa privada áreas e instalações, vinculados ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto(PDZ), condicionado a investimentos dos arrendatários em modernização, melhoramentos e ampliação das instalações, para aumentar o desempenho e melhoria da qualidade dos serviços portuários.
- No programa está inserido o Programa de Revitalização de Áreas Portuárias(REVAP), que prevê a preservação do patrimônio histórico e arquitetônico da área e de seu entorno, transformando zonas degradadas em locais de utilização pela comunidade, como a criação de novas plantas culturais, sociais, recreação e exploração comercial.
- Inserção do operador portuário privado, isto é, na qualificação dos operadores portuários privados para trabalhar na beira dos cais, exercendo o comando único da operação portuária.
- Reestruturação das companhias das docas, redirecionando a Administração do Porto para atuar exclusivamente na gestação do patrimônio portuário, desempenhando um novo papel de Autoridade Portuária mais consoante com sua parceria na exploração da atividade com o setor privado.
- Delegação a Estados e Municípios, da administração e da exploração de portos regionais, que promoverão a transferência dos serviços portuários á iniciativa privada.

Desde a implementação do processo de desestatização e da Lei de Modernização dos Portos pode-se apresentar os seguintes resultados imediatos:

- extinção do monopólio das Administrações Portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos, que passaram a ser realizados por empresas privadas mediante sua qualificação como operadores portuários;
- isenção do pagamento do Adicional da Tarifa Portuária (ATP) aos terminais privativos localizados fora da área do porto organizado;
- possibilidade de a União, sempre por meio de licitação pública, descentralizar o subsetor mediante concessão da exploração de porto público organizado, ou através de contratos de arrendamento entre o concessionário e o interessado privado na exploração comercial de áreas e instalações portuárias;
- possibilidade de terminais de uso privativo movimentarem cargas de terceiros, com a assinatura de contratos de adesão com o Ministério dos Transportes;
- redução gradativa da alíquota do ATP, extinto, em definitivo, em 1996;
- possibilidade de a União concentrar os investimentos públicos em obras de infra-estrutura, deixando sob a responsabilidade da iniciativa privada os investimentos relativos à superestrutura, aparelhamento portuário, recuperação e conservação das instalações;
- diversificação das tarifas e estímulo à concorrência intra e interportos;
- quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores avulsos no fornecimento e escalação da mão-de-obra para as operações portuárias.
- implantação nos portos dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) que passaram a participar, em parceria com as Autoridades Portuárias, da regulamentação de algumas atividades portuárias, exercendo, em alguns casos, o papel de última instância deliberativa;

Por outro lado até o corrente ano foram atingidos os seguintes resultados:

- aprovação das normas para pré-qualificação dos operadores portuários;

- constituição de 26 Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMO) para substituírem os sindicatos dos trabalhadores no fornecimento da mão-de-obra aos operadores portuários;
- pré-qualificação de cerca de 640 operadores portuários;
- criação de 18 sindicatos de operadores portuários;
- implantação dos Conselhos de Autoridade Portuária – CAP nos portos públicos (28 CAP);
- aprovados em todos os portos os novos regulamentos de exploração;
- assinados mais de 145 contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias;
- aprovados mais de 40 projetos para construção e/ou ampliação de terminais de uso privativo.
- aprovadas em cada porto as novas estruturas tarifárias (redução do número de tabelas de 18 para 7);
- demarcadas as áreas dos portos organizados com a extinção das áreas de jurisdição;
- aprovados os novos horários de funcionamento dos portos (4 turnos de 6 horas cada um) - Porto 24 horas;
- definidos e aprovados novos planos de desenvolvimento e zoneamento para cada porto com a introdução dos terminais dedicados;

A plena implementação do processo tem encontrado como principais dificuldades as seguintes:

- deficiência de pessoal com experiência e falta de órgão apropriado no Governo Federal para assumir o exercício das funções de normatização e fiscalização das concessões;
- dificuldades nos acordos entre empresários e trabalhadores do subsetor pelo interesse dos primeiros em reduzir o custo portuário da mão-de-obra e dos segundos em manter os quantitativos e a remuneração da força de trabalho por terno;
- resistência dos sindicatos dos trabalhadores em aceitar a quebra do monopólio do fornecimento e escalação da mão-de-obra portuária;

- resistência inicial ao estabelecimento da plena atividade e operação dos OGMO, tanto por parte dos empresários como dos trabalhadores portuários avulsos;
- resistência das companhias das docas e concessionárias para assumir suas novas funções de Autoridade Portuária e administradora do patrimônio público, afastando-se por completo das operações portuárias;
- conflitos de interesse entre os membros dos Conselhos de Autoridade Portuária – CAP e, algumas vezes, com os do porto;
- dificuldades em determinadas situações para conciliar as competências e os interesses dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) e dos Conselhos de Administração das Empresas Portuárias (CONSAD);

4.2.1 **O Governo Federal e seu papel**

O Governo vem atuando para consolidar as parcerias privadas dentro dos portos organizados por meio da privatização das operações portuárias, com a complementação da atividade através da participação dos terminais de uso privativo e a transferência das administrações dos portos para os Estados e Municípios, ou, no caso de portos ainda sob jurisdição federal, conceder-lhe autonomia administrativa e financeira. Dessa forma o Governo Federal passará a ter funções de supervisor, controlador e promotor das mudanças a fim de não perder a visão sistêmica da cadeia do transporte portuário nacional.

O Governo Federal para a consecução desses objetivos, retirou-se da função de prestador dos serviços portuários, passando-os para o setor privado, visando à melhoria de sua qualidade, a otimização do uso de suas instalações e a redução dos custos, deixando por outro lado de arcar com a totalidade dos investimentos no setor.

4.2.2 **O trabalhador portuário**

Conforme visto anteriormente uma das diretrizes mais importantes do Governo Federal foi o afastamento do poder público das atividades de operação portuária para serem realizadas

exclusivamente pelos operadores privados, passando as Administrações Portuárias a exercer a atividade única de Autoridade Portuária, ou seja, de administrador do patrimônio público, regulador e fiscal da atividade em geral. Esse afastamento também se refletiu em relação à mão-de-obra portuária. Anteriormente, a estrutura funcional básica de mão-de-obra necessária às Administrações Portuárias era composta por trabalhadores com vínculo e dividia-se em dois grandes blocos: o dos trabalhadores da área administrativa e o da área operacional (trabalhadores de capatazia). Até 1996, o contingente total da força de trabalho com essas características, somente nas companhias docas, ultrapassava o total de cerca de 11.000 trabalhadores.

O Governo Federal ao determinar com base na Lei de Modernização dos Portos o afastamento do setor público das operações nos portos públicos e a reestruturação das Companhias das Docas, inseriu um programa de incentivo à demissão voluntária (PVD) que, em média, pagava ao trabalhador cerca de dez salários. Até novembro de 2000 a força de trabalho vinculada às Companhias das Docas havia sido reduzida em cerca de 70%. Além disso, estabeleceu a obrigação dos operadores portuários constituírem, em cada porto organizado um órgão gestor de mão-de-obra(OGMO) em substituição aos sindicatos no registro, administração e fornecimento da mão-de-obra avulsa. Os OGMOs, além de escalar a mão-de-obra, são responsáveis pelo aperfeiçoamento, ou seja, pela qualificação dos trabalhadores portuários, fornecendo cursos tanto para operação de máquinas de última geração, quanto de línguas. Visando preparar trabalhadores para aplicação de novas tecnologias e novos procedimentos operacionais nas atividades portuárias.

Nas operações portuárias de navios full contêineres os dados de 1998 referentes ao início da reestruturação mostram as quantitativas de trabalhadores em diversos portos.

QUADRO 10
QUANTITATIVO DE TRABALHADORES (NAVIOS FULL CONTÊINERES)
ANO DE 1998

Porto (Operação com três ternos)	Trabalhador

Buenos Aires	4 a 19
Callao (Peru)	20 a 25
Valparaíso (Chile)	20 a 25
Antuérpia (Bélgica)	7 a 8
Barcelona	14
Santos (Terminal 37 – automatizado)	67 a 70

Fonte: Terminal T-37

Os estudos técnicos destinados à reestruturação das principais Companhias das Docas fixaram em cerca de 2.800 o número de trabalhadores necessários para atender às restritas tarefas de autoridade e administradora do porto, uma vez repassados os outros serviços até então assumidas à iniciativa privada.

O Quadro n.11 mostra o enxugamento do quadro funcional das entidades que fazem administração e exercem a Autoridade Portuária, enquanto no período crescia a movimentação de cargas.

QUADRO 11
NÚMERO DE TRABALHADORES PORTUÁRIOS

CIA. DOCAS	DEZ./96	NOV./2000	META
CDP	272	282	250
CDC	301	150	150
CODOMAR	138	105	100
CODERN	742	381	381
CODEBA	623	247	200
CODESA	595	251	213
CDRJ	3.100	671	450
CODESP	5.270	1304	1.000
TOTAL	11.041	3.544	2.759

Fonte:Companhias das Docas

O governo com essa medida procurou diminuir os custos com a mão-de-obra portuária, quebrando o monopólio existente dos sindicatos, e dificultando greves dos trabalhadores portuários, o que ocasionava horas paradas dos navios nos portos e um grande custo para os usuários dos serviços portuários.

4.2.3 **O meio ambiente**

A atividade portuária a partir do ano 2000 passou nas questões de meio ambiente a ser regida pela Lei nº 9.966/2000 promulgada em 28/04/02, na qual foram internalizados os dois Protocolos Internacionais e o acordo para combater à poluição pelo transporte marítimo e operação portuárias, assinados pelo Brasil.

Ainda que antes da Lei nº 9.966/00 o setor portuário já tivesse assumido através da Agenda Ambiental Portuária o compromisso de atuar no sentido de promover uma atividade voltada para a preservação, conservação e recuperação dos sítios portuários, somente com a nova lei foram instituídos os primeiros elementos da gestão ambiental a serem implantados pelas Autoridades Portuárias e agentes portuários diversos, constituídos de:

- Manual da gestão ambiental.
- Instrumentos coletores e de tratamento de resíduos.
- Planos de contingência.
- Auditorias ambientais.

Assim, o encaminhamento da questão ambiental portuária desdobrado em aplicação da Agenda Ambiental Portuária, e estruturação das Autoridades Portuárias com a criação de núcleo ambiental, possibilitou as ações cabíveis para o cumprimento da nova lei.

Um dos pontos para andamento para a realização das ações necessárias é o treinamento efetivo da força de trabalho, no âmbito operacional e no administrativo/gerencial das Autoridades Portuárias.

4.3 RESULTADOS DO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO

A transferência dos serviços de movimentação de cargas para os operadores portuários privados, em especial através dos arrendamentos de áreas e instalações portuárias, teve grande impulso em 1997 e 2000, resultando na passagem da totalidade da prestação dos serviços portuários ao setor privado, que no ano de 1997 tinha uma da ordem de 86%.

Essa transferência para o setor privado trouxe as seguintes transformações:

1. estabelecimento de competição entre terminais portuários privados dentro do porto e fora dele;
2. competição entre os operadores portuários nos terminais de uso privativo e nos berços públicos, indiscriminadamente;
3. o atendimento ao cliente portuário passou a ser personalizado e garantido (inclusive, seguro);
4. investimento em facilidades portuárias (infra-estrutura e superestrutura);
5. maior velocidade da carga no trânsito portuário; e
6. menor tempo de estadia da embarcação no porto;

No entendimento de Marques; Teixeira (1998, p.91), "A privatização dos portos de contêineres é o passo mais importante para a reestruturação dos portos brasileiros. Além de outros para que se possa efetivamente dinamizar as exportações e aumentar a participação do Brasil no comércio internacional".

QUADRO 12
PRINCIPAIS ÁREAS E INSTALAÇÕES ARRENDADAS

PORTO	INSTALAÇÃO

Santarém/PA	Terminal de granéis sólidos
Itaqui/MA	Instalações para granéis sólidos
Suape/PE	Terminal de contêineres
Salvador/BA	Terminal de contêineres
Aratu/BA	Terminal para granéis sólidos
Vitória/ES	Terminal para contêineres em Capuaba – TVV Terminal para granéis sólidos em Paul
Rio de Janeiro	Terminal de açúcar Terminal de papel Terminal de produtos siderúrgicos Terminal de contêineres 1 e 2 Terminal de cimento Terminal de passageiros
Angra dos Reis/RJ	Terminal de produtos siderúrgicos
Sepetiba/RJ	Terminal de minério Terminal de carvão Terminal de alumina Terminal de contêineres
Santos/SP	Terminal de contêineres - Armazéns 34-35, 37 e 39
	Terminal de granéis vegetais em Conceiçãozinha Terminal de cereais na Ponta da Praia Terminais açucareiros Terminal de contêineres na Margem Esquerda
Paranaguá/PR	Terminal de Veículos e Contêineres (TEVECON)
Rio Grande/RS	Terminal de Contêineres do porto de Rio Grande/RS Terminal de Trigo e Soja do porto de Rio Grande/RS

Fonte: Ministério dos Transportes

As áreas e instalações citadas foram arrendadas em processos de licitação pelo Governo Federal consolidando a participação do setor privado na dinâmica do setor portuário.

Com todas as implementações que o governo fez com a Lei de Modernização e o Processo de Desestatização observa-se que os custos dos serviços portuários vêm sofrendo uma redução, o que traz em evidência um resultado positivo como mostra os quadros que seguem:

QUADRO 13

Custos Globais do Trânsito Portuário-Em Reais					
Carga	Porto	Unidade	1998	1999	Redução (%)
Contêiner	Santos	u.	464	369	21
	Paranaguá	u.	385	344	11
	Salvador	u.	448	365	19
	Rio Grande- Tecon	u.	441	357	19
	Rio Grande- P. Novo	u.	418	334	20
Trigo	Salvador	t.	9,36	6,92	26
	Rio M. Santista	t.	15,5	12,6	19
Soja	Paranaguá	t.	6,53	4,80	28
Açúcar	Santos – TEAÇU	t.	24,9	20,6	17

Fonte: GEIPOT/MT.

A redução dos custos globais no trânsito portuário com o uso do setor privado como agente operador, trouxe ganhos aos usuários portuários.

QUADRO 14
CUSTO MÉDIO DOS SERVIÇOS EM PORTOS BRASILEIROS

SERVIÇO	DISCRIMINAÇÃO	CUSTO MÉDIO			
		1998		2000	
		(R$/TEU) ***	(US$/TEU) *	(R$/TEU)	(US$/TEU) *

Entrada e Saída do Porto. Despesas da barra do porto até atracar e desatracar	Prático,rebocador, lancha, taxas alfandegárias, amarração/desamarração, atracação, vigias, outras	70	60	66	34
Operações em Terra Do portão de entrada do terminal até o costado do navio (manuseio de carga)	Mão-de-obra no terminal, aluguel de equipamento, despesas com espera do navio, despesas aguardando carga, armazenamento, transporte, TUP *handling in/out* (taxa de manipulação na entrada e saída do terminal e empilhamento) ovar/desovar contêineres monitoramento de frigoríficos/ combustível/eletricidade, vistorias, aluguel de material de estivagem	140	121	255**	132**
Avulsos a Bordo (manuseio da carga)	Estiva, conferente, bloco para apeação/desapeação, remoções	170 a 190	146 a 164		

Fonte: Dados de 1998; Libra – T-37
Dados de 2000; Geipot para T-37
* Valor do dólar médio do ano
**Engloba os custos de operação em terra e dos avulsos a bordo
*** O TEU é o termo utilizado para designar contêineres de 20 pés, assim como o FEU para de 40 pés.

O panorama dos custos médios dos serviços nos portos brasileiros com as reformas introduzidas apresentou uma redução significativa entre o ano de 1998 a 2000, principalmente no que diz respeito às operações em terra e manuseio de cargas.

As reformas feitas em nossos portos, a partir da Lei de Modernização dos Portos, de uma forma em geral trouxe uma melhoria dos serviços portuários, redução dos custos operacionais, oferecendo ao usuário um serviço de melhor qualidade graças aos investimentos em novas máquinas e menos oneroso.

4.3.1 **Resultados do processo de modernização no Porto de Salvador**

O Porto de Salvador, principal porto baiano, tem uma movimentação de contêineres bastante expressiva, ocupando a 6ª posição entre os portos brasileiros. Possui um grande destaque em relação aos outros portos baianos, pois esses não têm uma forte especialização com este tipo de carga que apresenta um alto valor agregado. A principal medida adotada pela CODEBA no processo de desestatização foi a licitação da área de contêineres que apresentava um sério problema no manuseio da carga contêinerizada.

O grupo Wilport que ganhou a licitação em 1999 tornou-se o agente operador privado dessa área criando o Tecon Salvador. A necessidade de elevar a produtividade e ampliar rapidamente seu mercado levaram a Wilport Operadores Portuários, do grupo Wilson Sons, a implementar, aceleradamente o projeto de modernização da infra-estrutura do Terminal de Contêineres de Salvador (Tecon). O grupo investiu cerca de US$ 19 milhões no terminal e em novos equipamentos, dois porteineres, novas empilhadeiras, tratores e semi-reboques, construção de armazéns, prédio administrativo, gates de entrada e saída, reforço de cais e outros.

Segundo Bodan, (2000, p.12) "O Tecon Salvador já responde por cerca de 55% do movimento total de contêineres do Porto de Salvador(BA)".

Os novos equipamentos reduziram as operações em média à metade do tempo gasto antes da realização das reformas.

QUADRO 15
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINER POR HORA
PORTO DE SALVADOR

1998	2000
10movimentos/hora	21movimentos/hora

Fonte: Tecon Salvador
:CODEBA

O Porto de Salvador de acordo com os dados anterior, após a parceria privada(Tecon Salvador) passou a movimentar no cais privado 21 contêineres por hora, quando antes como cais público movimentava 10 por hora, o que gerava horas paradas dos navios no porto e custos para o armador que repassava ao usuário portuário.

Com o processo de reforma da atividade portuária e a reestruturação da exploração do porto houve uma alteração substancial, na quantidade e no perfil dos formadores de preços dos serviços portuários. A substituição na quase totalidade do porto do empreendedor público (CODEBA) pelo privado (Tecon Salvador), modificou substancialmente o desempenho do setor, em especial a formação de preços.

QUADRO 16
PREÇOS TOTAIS MÉDIOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS ENTRE 1997 e 2000*

PORTO	TIPO DE CARGA	1997		2000		VARIAÇÃO 97/00	
		R$	US$	R$	US$	R$	US$
Salvador	Trigo	8,83	8,29	6,78	3,51	-23,22%	-57,66%
	Contêiner	281,53	261,16	255,21	132,21	-9,35%	-49,38%

Fonte: Ministério dos Transportes/CODEBA
Valores em $ por tonelada para granéis e por unidade para o contêiner.

QUADRO 17
VALORES EM REAIS DOS FATORES FORMADORES DOS PREÇOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS DE 1997 A 2000

R$/t para granéis ou R$/u para contêineres

PORTO	TIPO DE CARGA	1997			2000		
		MANUSEIO	TARIFAS	ENTRADA E SAÍDA	MANUSEIO	TARIFAS	ENTRADA E SAÍDA
Salvador	Trigo	3,90	4,00	1,03	1,35	4,11	1,33
	Contêiner	149,70	82,91	48,92	150,70	33,62	70,88

Fonte: Ministério dos Transportes/CODEBA
Valores em $ por tonelada para granéis e por unidade para o contêiner.

Como pode-se observar nos quadros anteriores houve entre os anos de 1997 e 2000 uma mudança relativamente expressiva tanto nos preços totais médios dos serviços portuários quanto nos valores reais dos formadores de preços dos serviços portuários. Os preços em dólar, que são referência para os contratos de comercialização de mercadorias, no comercio exterior, apresentaram forte redução.

Os fatores formadores de preços portuários, dentro dos grupos de acumulação, atuaram de modo diferenciado. O manuseio pressionou em diversas cargas os preços finais médios dos serviços portuários. Já as tarifas portuárias desoneraram o trânsito portuário, como pode ser visto.

QUADRO 18

MOVIMENTAÇÃO POR SENTIDO E ESPÉCIE DE CARGAS NO PORTO DE SALVADOR

Ano	Por Sentido			Por Espécie de Cargas			
	Import	Export	Total	C.Geral	G.Sólido	G.Líquido	Container
1999	757.924	1.031.097	1.789.021	463.130	473.236	0	852.655
2000	910.376	1.081.870	1.992.246	479.029	495.613	10.054	1.007.550

Fonte:CODEBA

: Cargas dadas em toneladas

A movimentação por sentido e espécie de cargas no Porto de Salvador entre os anos de 1999 e 2000, mostra um crescimento de modo geral na utilização dos serviços portuários, principalmente, no que tange à movimentação de contêineres que de um ano para o outro apresentou um acréscimo de 154.895 toneladas.

Segundo Herrisson; Frazão (2000, p.A5) Em um ano, a movimentação de cargas por Salvador cresceu 176%", evidenciando melhora no Porto de Salvador depois de implementadas as reformas portuárias, inclusive o funcionamento do Tecon Salvador.

As reformas realizadas no Porto de Salvador, conforme previsto na Lei de Modernização dos Portos e no Programa de Desestatização do Governo Federal evidenciam de modo em geral uma transformação positiva, com os ganhos de produtividade, eficiência e redução de custos tornando-se uma realidade nos últimos anos.

5 CONCLUSÃO

O processo de globalização trouxe como conseqüência imediata o acirramento da competitividade nos setores produtivos, comerciais, industriais e prestadores de serviços, que para sobreviverem com as novas exigências do mercado buscaram aumentar sua eficiência para obter vantagens comparativas.

Nesse contexto, o processo de reforma do sistema portuário brasileiro tornou-se imprescindível para assegurar nossa sobrevivência no mercado internacional. A Lei de Modernização dos Portos, promulgada em 28 de fevereiro de 1993, atingiu seus objetivos no âmbito institucional quebrando o monopólio de exploração dos portos, que até então era privilégio da Administração Portuária (do governo), com a introdução de operadores portuários e arrendatários privados de instalações nos portos. Atualmente, existem inúmeros operadores portuários trabalhando nos portos, requisitando seus quantitativos de mão-de-obra diretamente ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra, que quebrou o monopólio dos sindicatos na escala e no pagamento do trabalhador portuário. Com o programa de arrendamento, diversos terminais passaram para entidades privadas, formando um mercado concorrencial, ainda insipiente, intra-porto e outro entre portos. A gestão do aparelho portuário público permanece com a Administração do Porto, definida pelo Art.3º. da Lei de nº 8.630/93 como Autoridade Portuária.

O programa de desestatização dos portos criou um novo ambiente portuário caracterizado pela descentralização administrativa e pela competição, em oposição à antiga concepção de sistema portuário nacional de complementaridade entre portos.

A experiência mundial mostrou que o modelo público/privado, que estabelece a Autoridade Portuária como uma entidade pública, privatizando a prestação dos serviços tem apresentado resultados satisfatórios, o que levou o Governo Federal a dar preferência à adoção desse modelo público/privado, sendo a Autoridade Portuária uma entidade pública federal, estadual ou municipal.

O Programa de Privatização vem se constituindo basicamente na transferência da operação portuária a operadores privados, através de contratos de arrendamento de áreas e instalações. Resultados positivos têm sido percebidos com relação ao aumento da produtividade dos terminais portuários e da redução dos preços, com benefícios aos usuários dos serviços e, no caso dos exportadores com portos mais eficientes e preços dos serviços reduzidos, seus produtos podem se tornar mais competitivos no mercado internacional.

Apesar do Governo ter instituído planos de demissão voluntária e redirecionamento do quadro funcional, persiste, um excesso de mão-de-obra avulsa nos portos. A mão-de-obra avulsa representa cerca de 60% das despesas para manuseio da carga na beira do cais. O desligamento de parte desses trabalhadores poderá acarretar o aumento do desemprego nas atividades portuárias e correlatas, afetando as regiões adjacentes do porto.

Por outro lado, a transferência da operação portuária a operadores privados pode gerar dentro do porto um certo monopólio, promovendo em lugar de uma redução no preço dos serviços um aumento em virtude da falta de concorrência intra-porto, devendo o Governo estar atento para solucionar tais problemas que por ventura possam vir a ocorrer.

Por fim, o sistema portuário nacional teve com a modernização e a privatização das operações, ganhos para os usuários dos serviços. Porém, vale lembrar que a modernização dos processos administrativos que suportam as operações portuárias, tais como a programação de cargas, navios, serviços de desembaraço aduaneiro, autorizações, liberações, averbações e muitos outros, pouco avançou, carecendo de alterações nos processos burocráticos que continuam interferindo na dinâmica do modal portuário.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANUÁRIO ESTATÍSTICO PORTUÁRIO. Brasília: Ministério dos Transportes. 1999.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES. Brasília: GEIPOT, 2000.

APPA - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Estatística 2001.** 2002

BASE baiana: Copene investirá US$ 22 milhões em Aratu. **Portos e Navios**, Edição 475, v. 42, p.30, ago. 2000.

BODAN, Romildo. Modernização em Salvador. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, p. 12, 23 Jul. 2000.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Programa "Brasil em Ação".** Brasília, 2001.

BRASIL. Presidência da República. Câmara da Reforma do Estado**. Plano diretor da reforma do Estado.** Brasília, 1995.

CARRERA, J.O. Nuevo escenario del comercio internacional electrónico entre empresas la experiencia del puerto de Barcelona. In: ENCUENTRO IBERO-AMERICANO SOBRE INTERCAMBIO TECNOLÓGICO PORTUARIO, 1, **Anais...** Cancún, 2000.

CIRM-Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro (GI-GERCO). **Agenda ambiental portuária** [S.l.]: [S.n.], nov. 1998.

CODEBA. Disponível em: http://www.codeba.com.br/Apresentação/apmodm.html Acesso em: 03 abr. 2000.

COMÉRCIO exterior e transporte: intramodal américa 2000. **Global Comércio Exterior e Transporte**, v.3, n. 27, p.102-105, abr. 2000.

DIRETRIZES estratégicas para os portos do Nordeste. **BNDES Setorial,** Rio de Janeiro, v.10, p.350-378, set.1999.

EXPORTAÇÕES caíram 8,1% em valor em 1999. **Global Comércio Exterior e Transporte**, São Paulo, v. 3, n. 26, p.15, mar. 2000.

FERREIRA, Paulo. O porto da esperança: a estrutura portuária muda, e a mão-de-obra é preparada para o futuro. **Balanço Anual 98**, Salvador, v. 5, n. 5, p.61-63, 1998.

FRAGA, Sérgio. Modernização dos serviços portuários: diagnóstico da situação nos portos baianos. **Bahia Análise e Dados**, Salvador, v.6, p.64-66, mar. 1997.

GEIPOT. **Acompanhamento dos preços e desempenho operacional dos serviços portuários.** [S.l.]: [S.n.], 2000.

GEIPOT. **Financiamento do subsetor portuário**. [S.l.]: [S.n.], 1998.

GOVERNO federal programa nova rodada de licitações. **Global Comércio Exterior e Transportes**, v. 3, n.27, p.102-103, abr. 2000.

GUENA, Márcia. A grande saída pelo Velho Chico: peça-chave do sistema multimodal de transporte é a hidrovia do São Francisco. **Balanço Anual 99**, Salvador, v.6, n. 6, p.28-32, 1999.

HERRISON, Luiz E.; FRAZÃO, Helena.Competição cresce e portos reduzem preços no Nordeste: operadores adotam estratégias de guerra para "roubar" clientes dos terminais vizinhos, **Jornal Valor**, p.A5, 29 maio 2000.

LOGÍSTICA de contêineres no Brasil. **Revista BNDES,** Rio de Janeiro, n. 26, p.1-8, maio 1998.

MARINHA mercante – navegação de longo curso no Brasil. **Revista BNDES,** Rio de Janeiro, n.6, p.1-6, jan.1997.

MARQUES, Luciano; TEIXEIRA, Erikson. **Empresas mundiais e a evolução dos portos**. Disponível em: http://www.portosenavios.inf.br/estudo%20quadro.htm . Acesso em: 07 abr. 2000.

MARQUES, Otávio E.; TEIXEIRA, Erikson. Privatizações dos portos brasileiros. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, v.7, p.79-92, mar. 1998.

MELLO, Valter. **Os custos escondidos na exportação**. Disponível em: http://www.portosenavios.inf.br/tribuna%20quadro.htm. Acesso em: 09 ago. 2000.

MOVIMENTAÇÃO de Contêineres em 1999. **Global Comércio Exterior e Transporte**, São Paulo, v. 3, n. 26, p. 16, mar. 2000.

MURADÁS, Roberta. Terminais deflagram disputa por melhor serviço. **Portos & Comércio Exterior**. v.9, n. 199, p.08-09, maio 2000.

NAVEGAÇÃO de cabotagem no Brasil. **Revista BNDES,** Rio de Janeiro, n. 10, p.1-6, maio 1997.

NOVA ordem na cabotagem: armadores que operam na cabotagem revisam metas, fazem e desfazem parcerias e promovem rearranjo na operação de seus navios. **Portos e Navios**, Edição 474, v. 42, p.22-23, jul. 2000.

AS NOVAS empresas mundiais de navegação determinam a evolução dos portos. **Revista BNDES,** Rio de Janeiro, v.6, n.11, p.167-186, jun. 1999.

PORTOS emperram exportação: custos e morosidade causam redução de até US$ 6 bilhões. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, p.c-1, 08 ago. 1996.

PORTOS fecham semestre com mais 20% de cargas. **Ogmosa Informativo**, Salvador, v. 3, n.25, jun. 2000.

PRIVATIZAÇÃO dos portos. **Revista BNDES,** Rio de Janeiro, n.18, p.1- 6, jan. 1998.

SCHIRM, Stefan. **Mercados globais e margem de ação do Estado**. [S.l.]: [S.n.], 1999 (Papers, 36).

SILVEIRA, Ricardo; VIEIRA, Cárliton. Custo Brasil e exportações agroindustriais: o impacto do sistema portuário. **Teoria e Evidência Econômica**. Passo Fundo, MG, v.4, n.7/8, p.23-34, maio/nov. 1996.

SISTEMA portuário brasileiro. **Revista BNDES,** Rio de Janeiro. v.6, p.115-156, set. 1996.

TERMINAL gaúcho vai movimentar 160 mil contêineres em 2000. **Portos & Comércio Exterior**. v. 9, n. 205, p. 16, ago. 2000.

TIRARAM o martelo: leilão do terminal de Aratu é cancelado para que o valor mínimo seja reavaliado. Reclamação do empresariado determinou a ação da Codeba. **Portos e Navios**, Edição 471, v. 42, p.22, abr. 2000.

ANEXO

Lei nº 8.630, de 25/2/93
Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias.
Publicada no DOU de 26/2/93 p. 2.351

LEI N° 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias

Art. 1° Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1° Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II
Das Instalações Portuárias

Art. 4° Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

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

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

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

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

I – uso público;

II – uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

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

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

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

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

II – ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III – aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV – ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V – à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

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

VII – à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII – aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX – à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X – às garantias para adequada execução do contrato;

XI – ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinqüenta anos;

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

XIII – às hipóteses de extinção do contrato;

XIV – à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administra-ção do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

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

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

XVII – às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII – ao foro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7° (Vetado)

CAPÍTULO III
Do Operador Portuário

Art. 8° Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta Lei.

§ 1° É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

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

II – de embarcações empregadas:

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

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

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

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

III – relativas à movimentação de:

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

b) materiais, pelos estaleiros de construção e reparação naval;

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

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

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

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

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

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

§ 3° Considera-se pré-qualificada como operador a Administração do Porto.

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

Art. 11. O operador portuário responde perante:

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

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

III – o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV – o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respecti-vos encargos;

V – o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribui-ções não recolhidas;

VI – os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I – administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

II – manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

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

IV – selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

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

VI – expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

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

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o *caput* deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

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

a) repreensão verbal ou por escrito;

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

c) cancelamento do registro;

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

III – arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV – arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V – zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

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

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

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

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

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos artigos 18 e 19 desta Lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão–de–obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os artigos 18, 19 e 21 desta Lei.

§ 1° Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

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

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

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

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

I – deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta Lei;

II – baixar as normas a que se refere o art. 28 desta Lei;

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

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

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

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

Art. 25. O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

CAPÍTULO V
Do Trabalho Portuário

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

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

Art. 27. O órgão de gestão de mão-de-obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

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

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

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

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

Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CAPÍTULO VI
Da Administração do Porto Organizado

SEÇÃO I
Do Conselho de Autoridade Portuária

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

§ 1° Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

I – baixar o regulamento de exploração;

II – homologar o horário de funcionamento do porto;

III – opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

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

V – fomentar a ação industrial e comercial do porto;

VI – zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;

VII – desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VIII – homologar os valores das tarifas portuárias;

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

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

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

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

XIII – estimular a competitividade;

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

XV – baixar seu regimento interno;

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

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

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

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

I – bloco do poder público, sendo:

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

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

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

II – bloco dos operadores portuários, sendo:

a) um representante da Administração do Porto;

b) um representante dos armadores;

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

d) um representante dos demais operadores portuários;

III – bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV – bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;

b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;

c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1° Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

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

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

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

IV – pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea **b** do *caput* deste artigo.

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

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

§ 4° As deliberações do Conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I – cada bloco terá direito a um voto;

II – o presidente do conselho terá voto de qualidade.

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

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

SEÇÃO II
Da Administração do Porto Organizado

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

§ 1° Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

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

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

III – pré-qualificar os operadores portuários;

IV – fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

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

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

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

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

IX – organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X – promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que pos-sam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

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

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

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

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

XV – estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

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

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

§ 4° Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5° Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I – 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, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

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

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

II – da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

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

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

SEÇÃO III
Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados

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

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

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

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

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

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

IV – arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

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

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

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

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

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

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

XI – zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

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

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

CAPÍTULO VII
Das Infrações e Penalidades

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

I – na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

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

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

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

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

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

I – advertência;

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

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

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

V – cancelamento do credenciamento do operador portuário .

Art. 39. Compete à Administração do Porto:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VIII
Das Disposições Finais

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974).

Art. 46. (Vetado)

CAPÍTULO IX
Das Disposições Transitórias

Art. 47. É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta Lei para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

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

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

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta lei.

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

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

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

Art. 52. A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) (Lei n° 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:

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

II – em 1994, 30% (trinta por cento);

III – em 1995, 20% (vinte por cento);

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

I – 30% (trinta por cento) em 1993;

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

III – 50% (cinqüenta por cento) em 1995;

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

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

§ 2° O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.

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

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

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

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

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

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

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

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

§ 3° Considera-se:

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

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

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

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

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

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

Art. 58. Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta Lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

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

I – indenização correspondente a Cr$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei;

II – o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei n° 8.036, de 11 de maio de 1990.

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

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

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

Art. 60. O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1° do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 1° São recursos do fundo:

I – o produto da arrecadação do AITP;

II – (vetado);

III – o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV – a reversão dos saldos anuais não aplicados.

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

§ 3° O fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

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

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

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

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

Art. 72. (Vetado)

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

Art. 74. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

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

Art. 76. Ficam revogados, também os Decretos n°s 24.324, de 1° de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos-Leis n°s 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis n°s 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos-Leis n°s 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei n° 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1° do Decreto-Lei n° 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis n°s 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

Brasília, 25 de fevereiro de 1993; 172° da Independência e 105º da República.

ITAMAR FRANCO
Alberto Goldman
Walter Barelli